1e Année — N° 505 — 50 Centimes — 23 Mai 1908 — Tous les Same

LA VIE AU GRAND AIR

Dans ce Numéro : BORDEAUX-PARIS

LA COUPE DES VOITURETTES

Giuppone, sur voiturette *Lion*, des Fils de Peugeot Frères, munie de pneumatiques *Michelin*, a remporté la victoire en Sicile, couvrant les 300 kilomètres du parcours en 6 heures 31 minutes 30 secondes

(Voir page 331.)

Publications Pierre Lafitte & Cie
Je Sais Tout » Fermes et Châteaux » Femina
Musica » La Vie au Grand Air » Éditions d'Art
90, Av. des Ch.-Élysées et 9, Av. de l'Opéra.

Abonnements :
Paris et Départements .. .. 24 *francs*
Etranger .. .. 28 *francs*
Changements d'adresse 0 fr. 75

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

ED. PINAUD

18, PLACE VENDÔME
PARIS

GENET D'OR
PARFUM ULTRA-PERSISTANT

PARFUM
LA CORRIDA

VIOLETTE
BRISE EMBAUMÉE

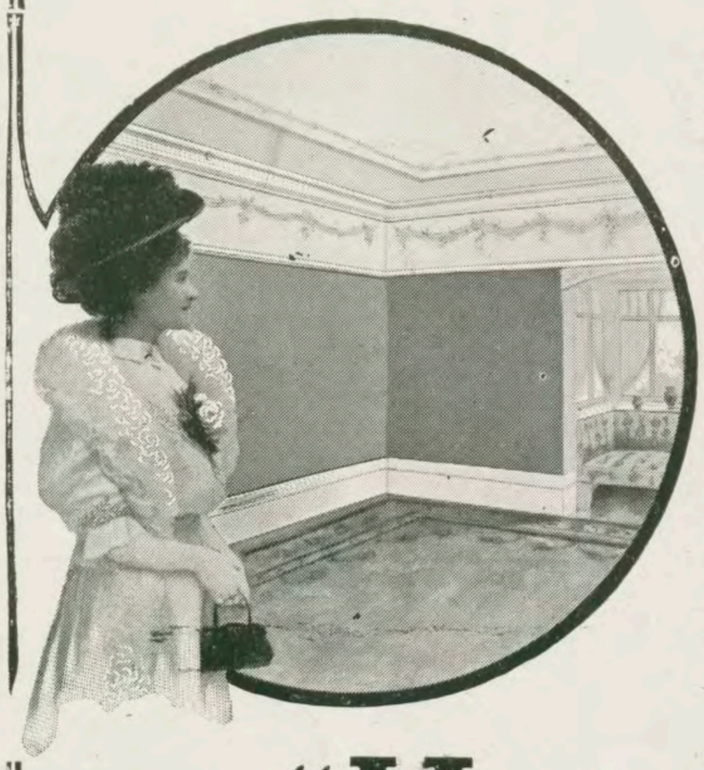
MESDAMES
Les Véritables **CAPSULES**
des **Drs JORET & HOMOLLE**
Guérissent Retards, Douleurs, Régularisent les Époques.
Le Fl. 4'50 fco. Phie SÉGUIN, 165, Rue St-Honoré, Paris.

PIEDS Disparition radicale de la **TRANSPIRATION** et de tous ses inconvénients : ***odeur fétide,*** *ampoules, ougeurs cuisantes, ramollissement douloureux des chairs,* ans le moindre effet nuisible à la santé, par le **UDORIFUGE DU Dr RICARD** exerçant une action ssainissante, hygiénique et bienfaisante pr l'organisme ésultat rapide, certain et durable garanti 4 fr.; fco 4.25. *harmacie du Sudorifuge,* à Oraison (Basses-Alpes.

PARFUM POMPEÏA — L.T. PIVER PARIS

Au Point De Vue Artistique.

Le "Matolin" est le revêtement rêvé pour donner aux murs un cachet vraiment artistique dans le sens le plus absolu du mot. Son bon goût fait valoir les meubles et les tableaux et donne une note de distinction et d'élégance dans toute la Maison. Aucun produit ne possède un si grand nombre de si jolies couleurs.



Le "Matolin" possède, en effet, 70 teintes depuis les couleurs foncées les plus riches jusqu'aux couleurs claires les plus délicates, ce qui contribue beaucoup à obtenir un résultat très décoratif et très artistique.

L'emploi du "Matolin" est très recommandé par les docteurs, car il aide grandement au maintien de la propreté et de l'hygiène dans la Maison. Dès l'application il devient un véritable désinfectant et un excellent destructeur de microbes grâce au 2½ °/o d'acide phénique qu'il contient.

Le "Matolin"

Tous les grands Décorateurs emploient le "Matolin." Demandez au vôtre de vous montrer la série des pochoirs artistiques qui peuvent être obtenus directement en écrivant à :

"R. BINDS' CHEDLER, 23, Cité Magenta, Paris."
Echantillons gratuits et notices explicatives sur demande.

Le public est mis en garde contre les imitations du "Matolin" qui ne possèdent aucune de ses qualités uniques et précieuses. Exigez le nom sur les boites et sur les fûts.

PIERRE LAFITTE & Cie, EDITEURS

IL FAUT LIRE

Gaston Leroux

Le Mystère de la Chambre jaune

Un volume **3 fr. 50**
35e Édition.

Maurice Leblanc

ARSÈNE LUPIN

GENTLEMAN - CAMBRIOLEUR

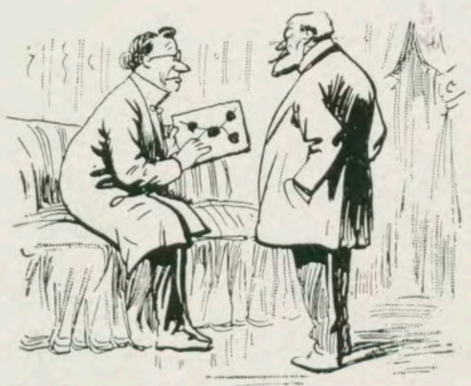
Un volume **3 fr. 50**
53e Édition.

Arsène Lupin contre Herlock-Sholmès

Un volume **3 fr. 50**
42e Édition.

Semaine Comique, par Henriot.

— C'est pour le New-York-Paris ?
— Oui .. je prépare des pneus en peau de phoque pour la traversée de la mer de Behring.

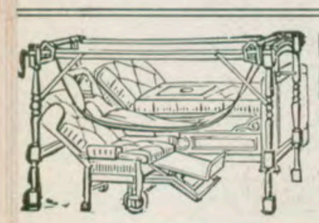


— Le voilà, le secret de la direction des ballons ! je vous le vends un million, garanti, mais pour éviter des discussions oiseuses, le secret restera enfermé dans une enveloppe cachetée qui ne sera ouverte qu'après ma mort.

— C'est le diplodocus, un reptile antédiluvien qui faisait le pas de 150 mètres... à un pas par seconde, çà lui faisait du 540 kilomètres à l'heure !

— Vous allez acheter une deuxième auto pour rien ?... où çà, que j'y coure !
— Je l'achète avec les économies que je fais depuis un an sur les sommes que je n'ai plus à dépenser sur les chemins de fer.

NOUVEAU BANDAGE
Accepté à la Société de Chirurgie de Paris.
e *seul* recommandé par tous les médecins et chirurgiens. et appareil en forme d'arbalète est *invisible* sur le corps, upprime le ressort du *dos* et le *sous-cuisse.* Le malade peut e livrer à tous les travaux sans éprouver de gêne. Par a pression constante, il fait disparaître la hernie et mène à a guérison. Méfiez-vous des contrefaçons et n'achetez pas de andage sans vous en faire *garantir la contention.* Envoi du atalogue. **MEYRIGNAC,** fabricant, **229,** Rue Saint-Honoré, Paris.



LIT MÉCANIQUE DUPONT
10, Rue Hautefeuille
PARIS (VIe)
TÉLÉPHONE 818-67
Envoi Franco du Catalogue
Aucune Succursale

CYCLES
CLÉMENT
LA GRANDE MARQUE NATIONALE
Depuis trente ans, la Marque **CLÉMENT** tient la tête de l'Industrie du Cycle. Vous devez donc acheter une **CLÉMENT**
ENVOI FRANCO DU CATALOGUE 1908, JOLIMENT ILLUSTRÉ, SUR DEMANDE
CONCESSIONNAIRES DANS LE MONDE ENTIER
CYCLES CLÉMENT, Direction et Usines : 76, Grande-Rue, au PRÉ-SAINT-GERVAIS (Seine)

PRENEZ GARDE, Madame
vous commencez à grossir, et grossir, c'est vieillir. Prenez donc tous les jours deux dragées de **THYROÏDINE BOUTY,** *et votre taille restera ou redeviendra svelte. — Le flacon de 50 dragées est expédié franco par le* **LABORATOIRE**
1, Rue de Châteaudun. Paris, contre mandat-poste de 10
TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERTAIN
— Avoir soin de bien spécifier : ***Thyroïdine Bouty.***

Il est offert à titre de propagande GRATIS
5000 Cours de magnétisme personnel
nypnotisme, suggestion, sciences occultes vraies, domination des volontés, pouvoir à distance, influence certaine pour assurer **succès, grandeur, fortune.** Résultats sérieux et absolument réels basés sur la science et l'expérience. **D. Tisserant,** Professeur spécialiste, **13,** rue du Havre, *Elbeuf* (Seine-Inférieure)

BANQUE AUTOMOBILE
47, Boulevard Haussmann, PARIS
TOUTES MARQUES D'AUTOMOBILES PAYABLES AU GRÉ DU CLIENT
DEMANDEZ FRANCO "GUIDE AUTO"

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
Paris et Départements — 24 fr.
Etranger — 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75

23 Mai 1908 — N° 505
PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & Cie
90, avenue des Champs-Élysées. PARIS — Téléph. 528-64, 528-66, 528-68
Publicité : HUGUET-MINART & Cie, 11, boulev. des Italiens

PUBLICITÉ :
Pages d'Annonces, la ligne — 2 fr.
La page — 600 fr.
Encartage — 750 fr.

CHAS J. GLIDDEN EN AUTOMOBILE SUR UNE VOIE FERRÉE

Chas J. Glidden, qui a déjà couvert plus de 74.000 kilomètres autour du monde, en automobile, a parfois employé les voies ferrées américaines, pour éviter les mauvaises routes d'outre-Atlantique. Il a accompli ainsi près de 11.000 kilomètres sur rails, allant de Minneapolis à Vancouver, et de Chicago à Mexico. Notre cliché le représente au volant, à la gare de Vancouver.

(Voir l'article, pages 322 et 323.)

74.000 KILOMÈTRES EN AUTOMOBILE

Par CHAS J. GLIDDEN

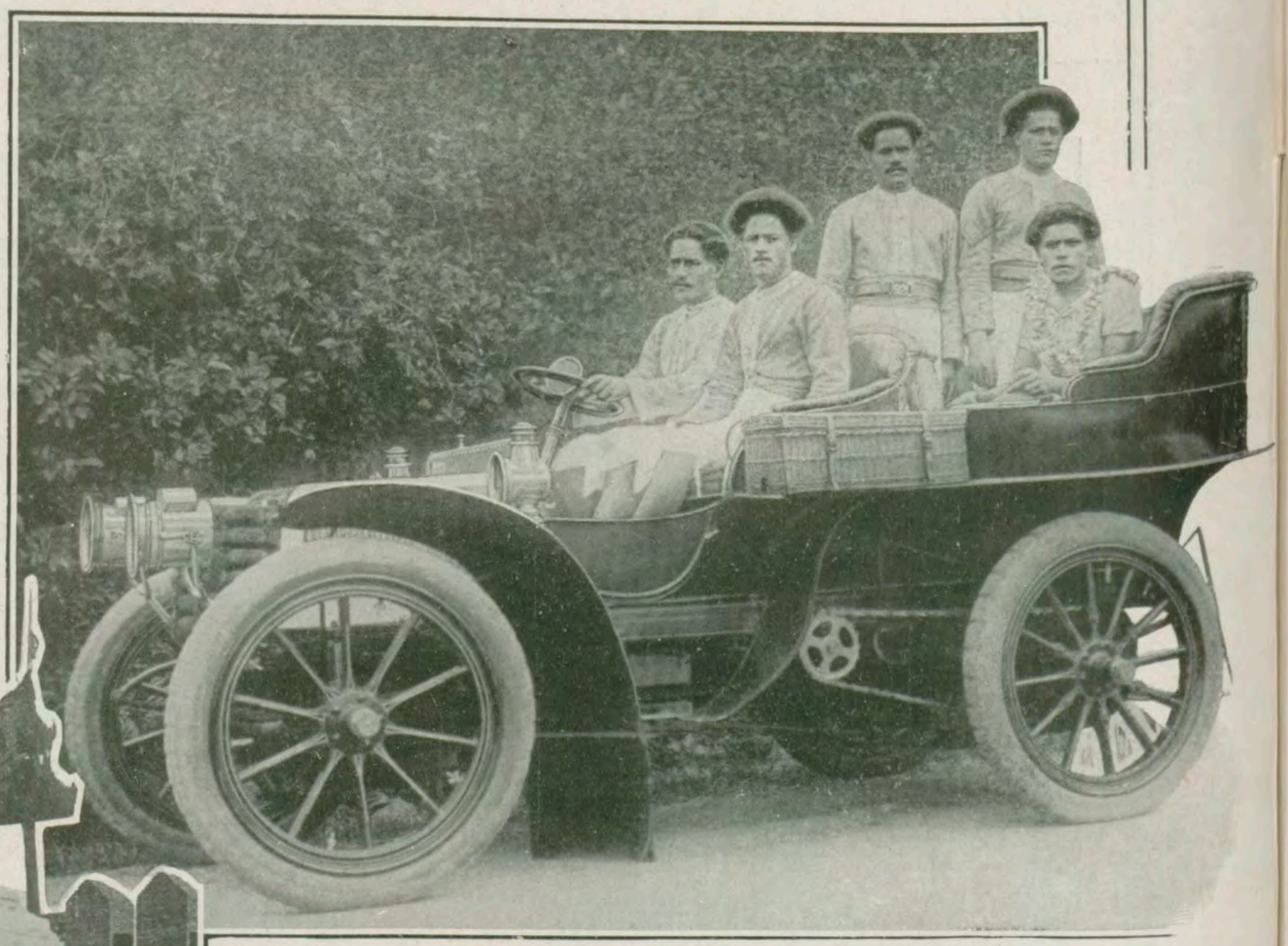
L'éminent sportsman américain, M. Chas. J. Glidden, qui vient d'effectuer 74.000 kilomètres en automobile, a bien voulu extraire pour les lecteurs de la *Vie au Grand Air* quelques notes de son carnet de voyage

Je ne puis guère tirer vanité d'avoir fait deux fois le tour du monde, et la seule originalité que je puisse revendiquer est celle de l'avoir accompli en employant exclusivement mon automobile comme véhicule terrestre.

Mes débuts dans l'automobile datent de l'année 1899, et je puis aussi me targuer d'être le premier chauffeur ayant franchi le cercle Arctique, exploit que j'accomplis le 16 août 1902, au cours d'un voyage à travers l'Europe septentrionale. Ce fut la première fois qu'une automobile apparut aux yeux des Finlandais et des Lapons ébahis. Deux ans après, je commençai mon premier tour du monde, avec une confortable 24-chevaux, sur laquelle j'ai toujours roulé depuis, et qui, à l'heure actuelle, n'a pas parcouru par ses propres moyens moins de 74.109 kilomètres, dont seulement 11.063 sur voies ferrées. En effet, un dispositif ingénieux nous permet d'utiliser les rails des chemins de fer : il nous suffit simplement de démonter les roues ordinaires et de les remplacer par des roues entièrement métalliques qui s'adaptent sur les rails. De la sorte, notre automobile peut rouler comme un véritable train spécial, en suivant les instructions des chefs de gare pour les aiguillages et les garages. Avec son matériel complet, des approvisionnements suffisants et quatre voyageurs, notre voiture représente un poids de 3.000 kilogrammes et peut atteindre une vitesse de 40 milles à l'heure, mais son allure normale est bien plus modérée.

Nous partîmes de Boston en septembre 1904 et traversâmes le continent américain jusqu'à Vancouver ; de ce port, nous nous embarquâmes pour Honolulu et les îles Fidji.

C'était la première fois qu'une automobile se voyait aux Fidji, et nous fûmes accueillis par les indigènes avec une stupeur mélangée d'admiration. Un vieux cannibale, nommé Tom, qui n'avait pas participé à moins de quarante-huit festins de chair humaine, voulut à toute force prendre place dans notre voiture. Il nous conduisit auprès du roi, qui nous fit une réception charmante, et nous donna l'hospitalité dans son propre palais.

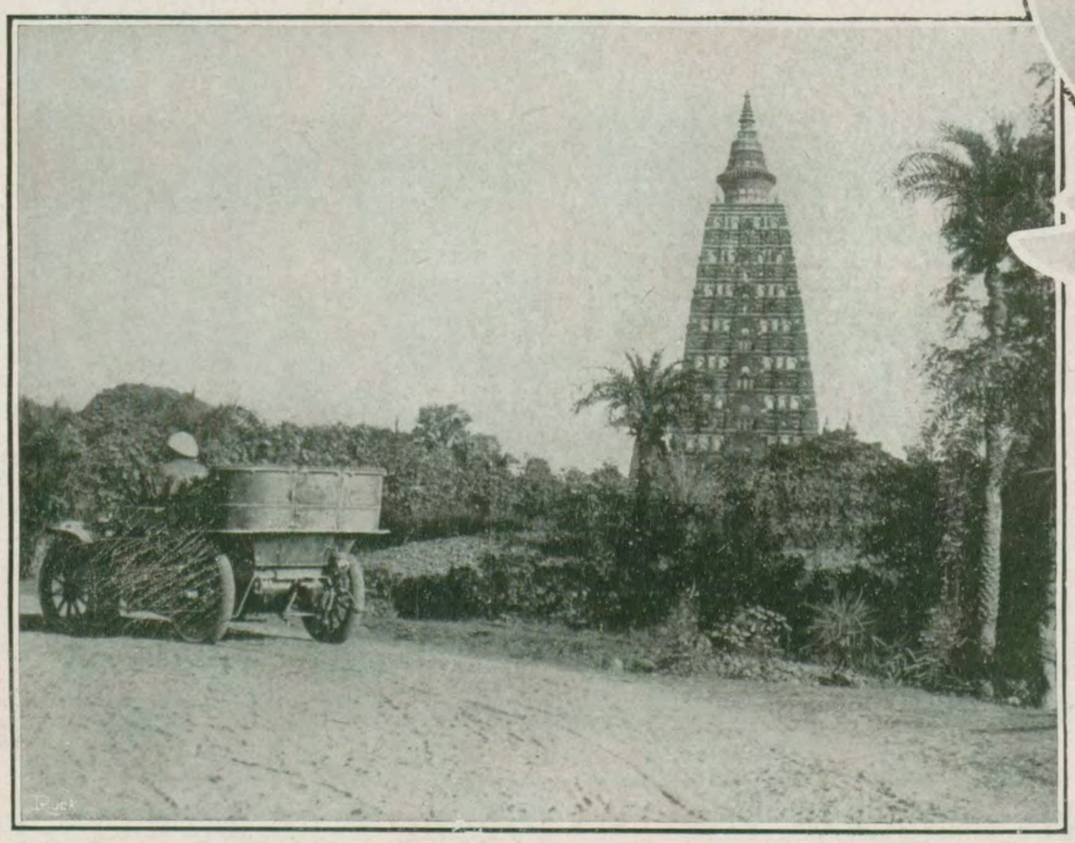


Aux îles Fidji.

D'abord effrayés à la vue de ce monstre mécanique, les indigènes se rassurèrent peu à peu, et consentirent même à prendre place dans l'automobile de M. Glidden.

En Birmanie.

L'automobile de M. Glidden ne semble-t-elle pas l'image de la civilisation moderne s'infiltrant dans les reliques du passé?

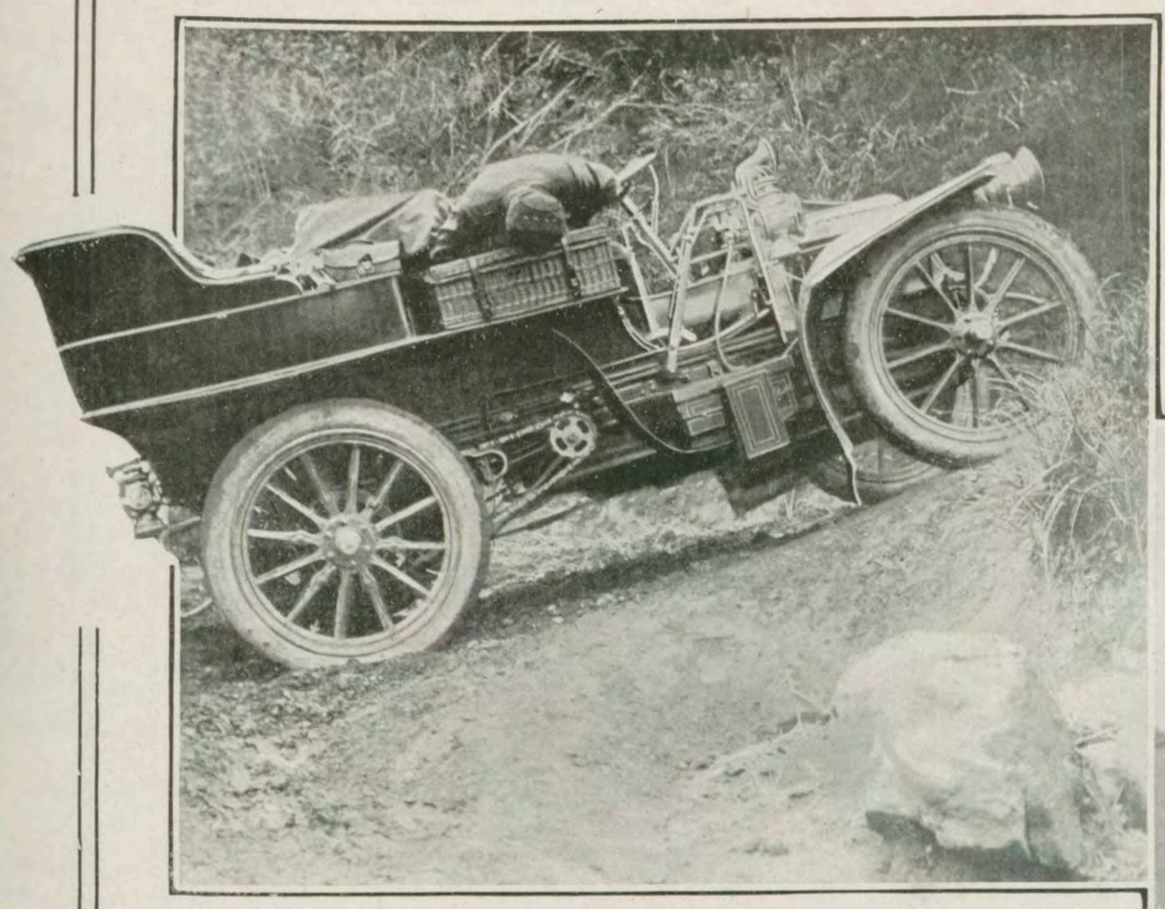


Aux Indes.

Le temple de Bud-Ghya, où, selon la tradition sacrée, Bouddha reçut la lumière du ciel.

Au Japon.

Les ponts de bambou étant trop fragiles pour son poids, souvent on dut embarquer l'automobile sur de primitifs radeaux.



Une côte de 30 0/0 au Japon.
Cette photographie donne une idée des obstacles qu'eut souvent à vaincre M. Glidden.

Des Fidji, nous allâmes en Nouvelle-Zélande et en Tasmanie, dont le principal port, Hobart Town, était le point le plus éloigné de Boston que nous pussions atteindre. De là, nous gagnâmes l'Australie, que nous parcourûmes dans tous les sens. De Sydney, nous nous embarquâmes pour Sourabaya, dans l'île de Java. Java est une contrée idéale pour le touriste: des volcans en éruption perpétuelle, une végétation luxuriante, d'excellentes routes, une population aimable, en font un pays pittoresque dont la civilisation envahissante n'a pas encore détruit le charme et le caractère.

Après avoir encore visité Singapore et Johore, nous revînmes à Boston, en juin 1905, mais pour en repartir au mois d'octobre de la même année. Après avoir fait le tour du monde en marchant de l'Est à l'Ouest, nous allions le faire en sens contraire.

Un paquebot nous conduisit aux Indes, à Bombay, qui fut le point de départ de notre circuit automobile proprement dit.

Nous traversâmes la péninsule indienne dans sa plus grande largeur, et il me faudrait des volumes pour décrire les admirables choses que nous y vîmes. Au confluent de la Jumna et du Gange, nous eûmes l'inoubliable spectacle d'une foule de deux millions d'individus, réunis pour célébrer la fête du « Magh-Melee ».

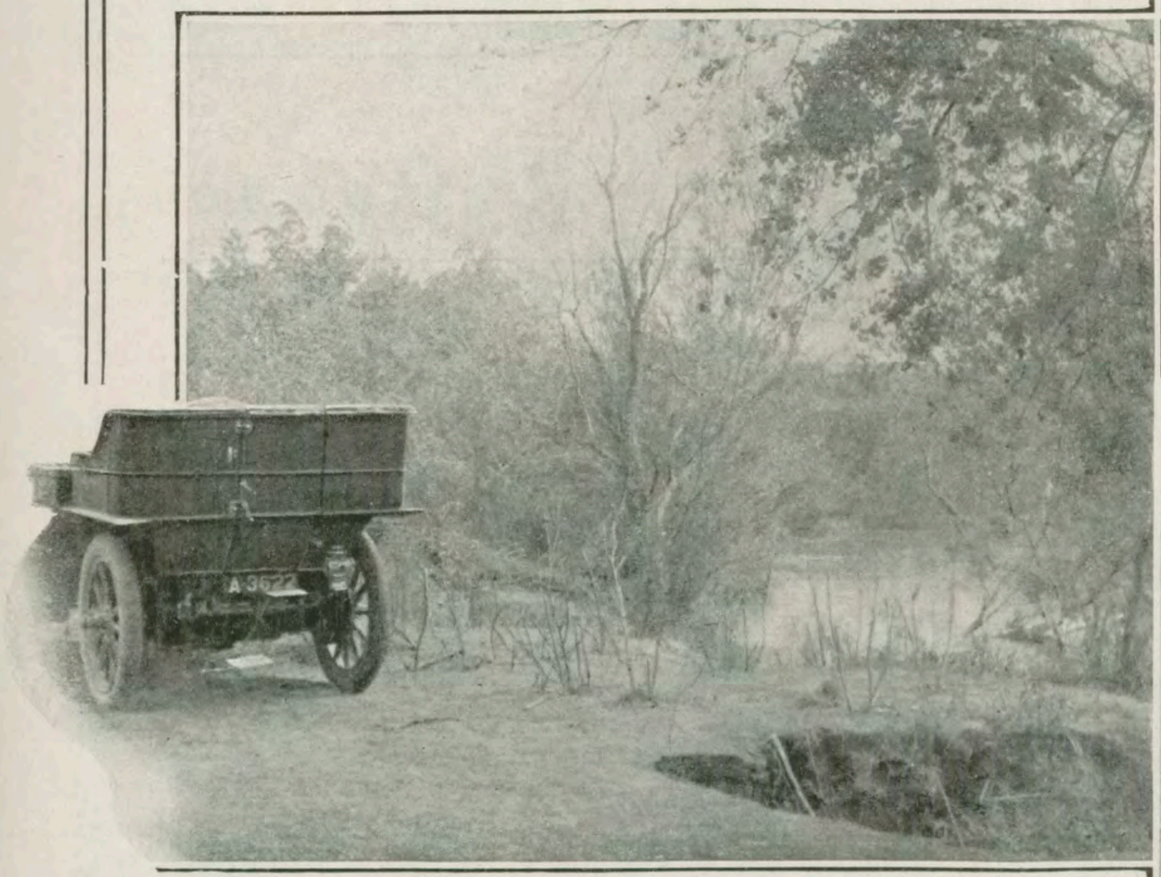
Nous parcourûmes aussi la Birmanie jusqu'au Thibet et, redescendant vers le Sud, après avoir visité l'île de Ceylan, nous nous embarquâmes pour la superbe colonie française d'Indo-Chine, où nous eûmes la surprise de trouver de jolies routes macadamisées. Ce fut, certes, en ce pays que nous eûmes le moins de tracas pour manœuvrer notre auto. Il n'en fut pas de même en Chine, et surtout au Japon, que nous visitâmes ensuite, et où les routes sont déplorablement mal entretenues ; en outre, les rampes de 30 0/0 n'y sont pas rares. La traversée des rivières y présente de sérieuses difficultés, car la plupart des ponts sont en bambou et incapables de supporter le poids d'une automobile. Maintes fois, nous fûmes obligés d'embarquer notre voiture sur un primitif radeau et de la faire traverser dans des conditions périlleuses. En juin 1906 nous étions de retour à Boston.

Après un an de repos, nous repartîmes et, depuis le commencement

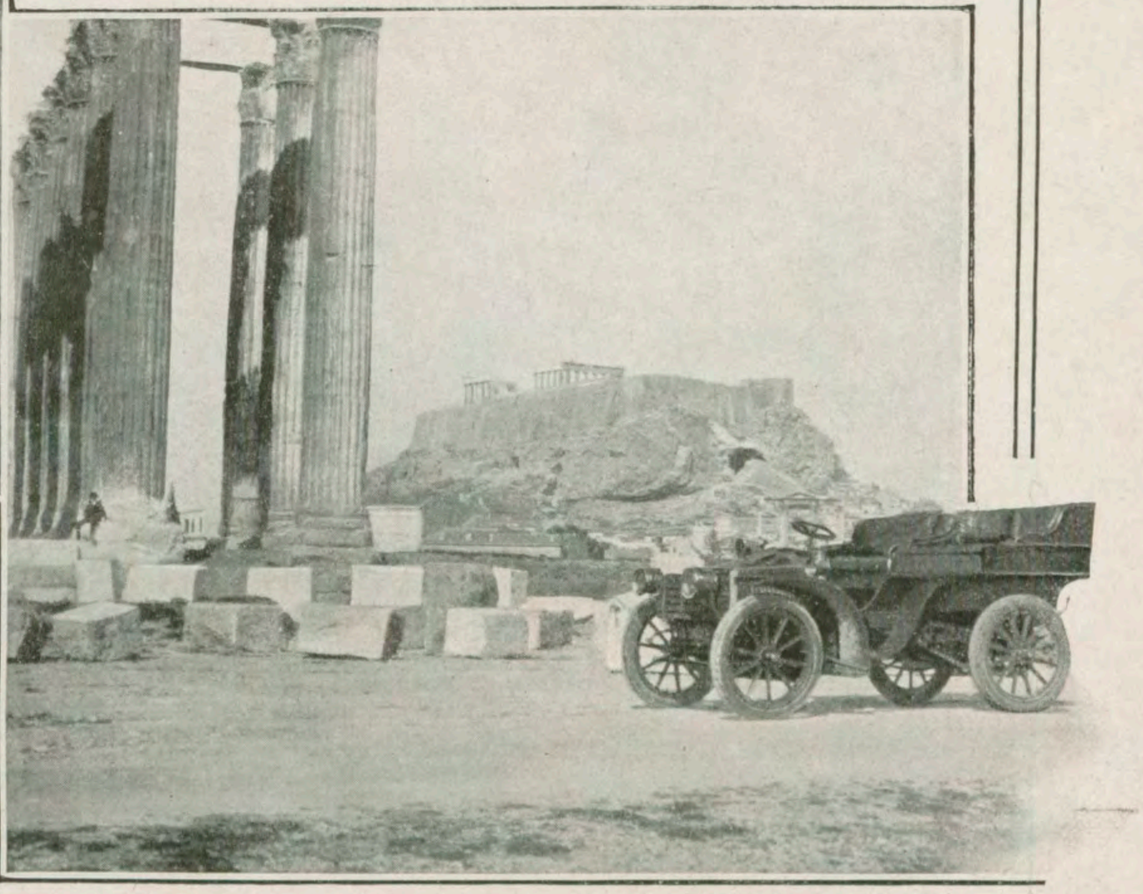
En Egypte.
Le Sphynx semble contempler d'un œil étonné l'intrusion du moderne véhicule.

de cette année, nous avons visité l'Egypte et la Syrie ; notre automobile fut la première qui entra à Jérusalem, et, en passant par la Grèce et l'Italie, nous sommes arrivés à Paris, après avoir parcouru au total 39 contrées, visité 14.000 villes ou villages et être montés sur 27 paquebots. Je n'ai, certes, pas l'intention de m'en tenir-là et d'abandonner de sitôt cet admirable mode de locomotion qu'est l'automobile. Avec ce genre de voyage, j'aperçois du monde et de ses habitants tout ce qu'il est possible d'en voir.

CHAS J. GLIDDEN.



Sur les bords du Jourdain.
C'est à cette place que Jésus-Christ reçut le baptême des mains de saint Jean-Baptiste.



En Grèce.
M. Glidden fait une halte devant l'Acropole.

LE TOUR DE FRANCE

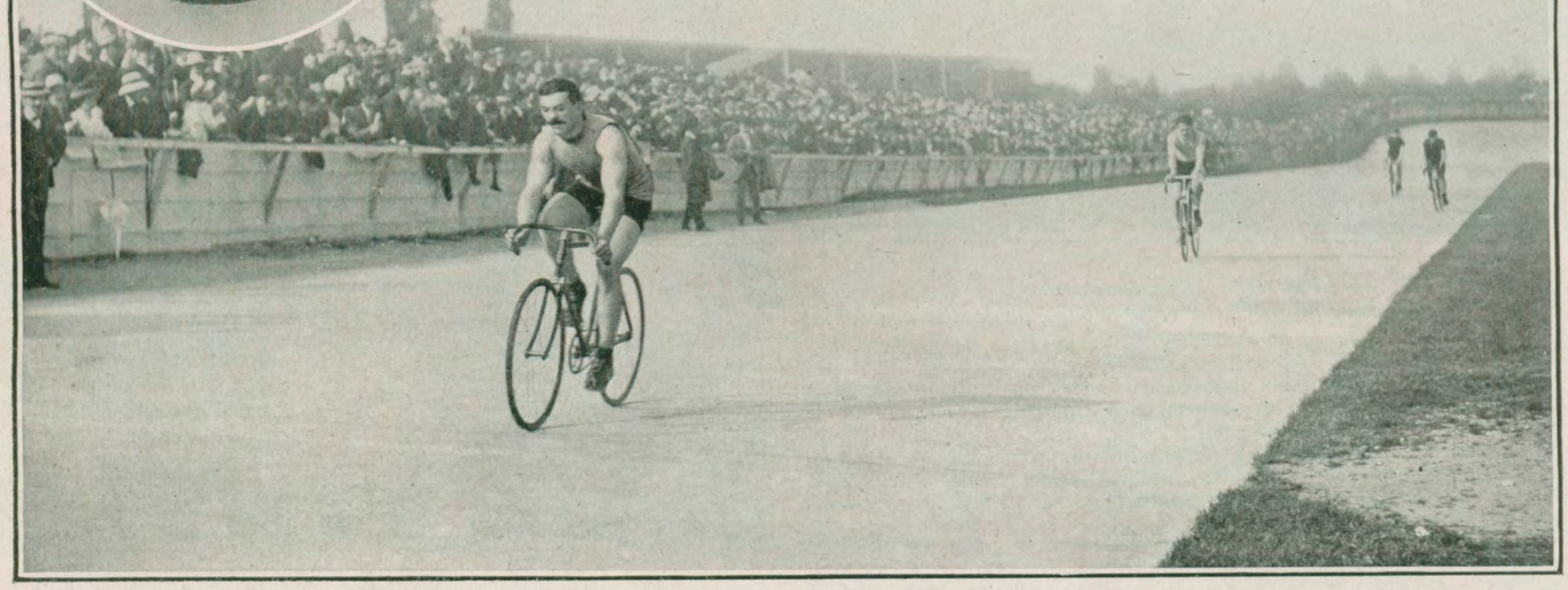
Grillet à l'arrivée.

Grillet sur sa voiturette Fouillaron, *pneus* Michelin, *première du classement général du Tour de France, déjà première du classement général du concours de rendement de l'Automobile-Club du Rhône.*

Péan en vitesse.

Péan, de même que Pons, n'a pas eu de pénalisation dans la catégorie des motos du quart de litre. Les deux vainqueurs étaient montés sur motocyclettes Peugeot.

Le Championnat de France (vitesse)



L'ARRIVÉE DU CHAMPIONNAT

Dès le départ, Comès s'est échappé, s'assurant une centaine de mètres d'avance. Dans la ligne opposée, Hourlier a démarré pour le rejoindre. Friol, devant Poulain, ne poussait pas, et Hourlier put, sans être inquiété, dépasser Comès. Le crack rémois gagnait par 25 longueurs devant Friol, Comès et Poulain. En haut, Hourlier, le nouveau champion de France. (Bicyclette Peugeot, *pneus* Dunlop, *guidon* J. O. G.)

LE 18e BORDEAUX-PARIS

La grande épreuve Bordeaux-Paris a été remportée par Louis Trousselier, en 17 h. 45 m. 10 s. (record)

Le premier départ.

Une foule énorme se pressait devant le café du Commerce, d'où le premier départ fut donné, à 5 heures, aux 22 concurrents, pour les Quatre-Pavillons.

Trousselier, vainqueur, reçoit à l'arrivée la fiche de chronométrage.

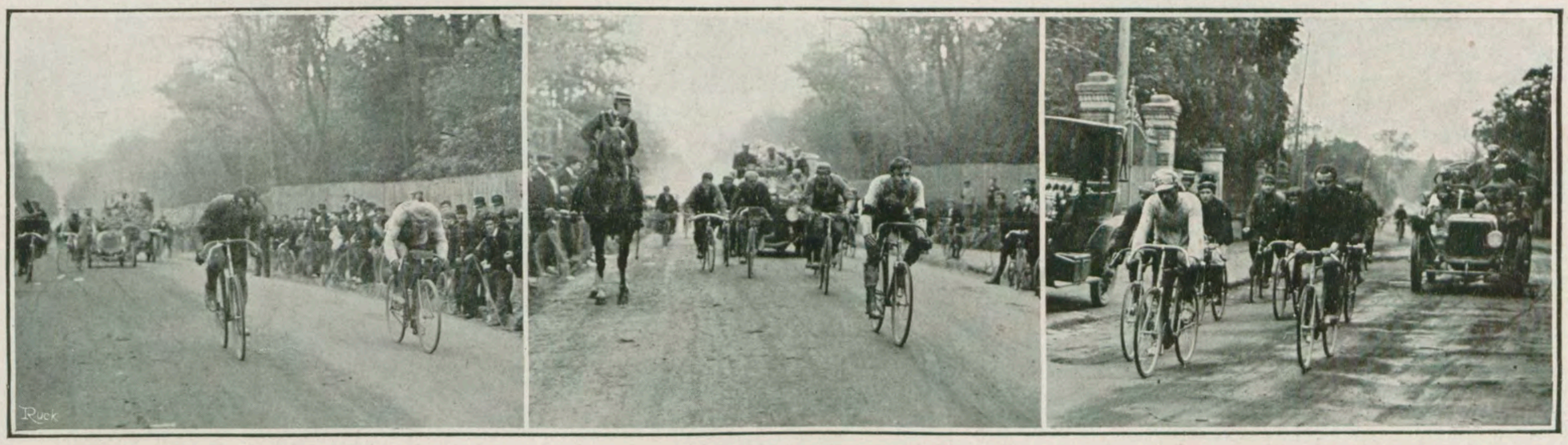
Louis Trousselier a terminé premier, en 17 h. 45 m. 10 s., sur bicyclette Alcyon, *pneus* Dunlop.

Le record est chose instable de son essence, en sport cycliste principalement. Il tient à tant de conditions secondaires, en dehors de la valeur athlétique de l'homme, qu'il ne faut pas s'étonner de le voir durer des années, comme s'il était imbattable, et soudain s'effondrer sous les coups d'une série entière d'adversaires.

C'est ce qui vient de se passer pour Bordeaux-Paris. Debout depuis 1902, le record de Garin a été battu, cette année, par les cinq premiers de l'épreuve. Neuf du reste, terminent en moins de vingt et une heures, moyenne ordinaire des précédents vainqueurs.

Cela n'est pas pour diminuer en quoi que ce soit le mérite du vainqueur, Louis Trousselier. Son temps de 17 h. 45 m. bat, de près d'une heure, le record et approche de soixante-dix minutes le fameux temps de Huret, derrière automobiles. Mais le temps n'est pas un critérium suffisant. Il faut, comme je l'ai fait pendant toute une nuit et une matinée, avoir suivi l'homme dans sa lutte sans trêve contre une douzaine d'adversaires aussi résolus que lui, pour se rendre compte de sa réelle valeur. Il a lâché Van Houwaert, quand il a voulu, et, sur la partie la plus dure du parcours, celui-ci ne lui a pas repris une des 26 minutes qu'il lui avait gagnées sur le plat.

MARCEL VIOLLETTE.



Les arrivées à Ville-d'Avray.

Georget triompha d'une roue sur Van Houwaert, mais au vélodrome, il succomba sur le tour de piste final, perdant la seconde place.

Passerieu, dont beaucoup avaient fait leur favori, se classa quatrième, en 18 h. 17 m. 56 s. Il prendra sa revanche dans le Tour de France.

Un peu abandonné, au point de vue des entraîneurs, Ringeval resta seul toute la nuit et finit cinquième, en 18 h. 29 m. 37 s.

LES VÉHICULES INDUSTRIELS

Par PIERRE SOUVESTRE

Notre collaborateur, Pierre Souvestre, qui suit l'épreuve des véhicules industriels de bout en bout, nous a envoyé les notes suivantes sur cet intéressant concours

Tant pour constater les progrès accomplis que pour se conformer à une habitude vieille déjà de quelques années, l'Automobile-Club de France, d'accord avec la Commission des transports militaires de l'armée, a organisé le Concours de véhicules industriels, qui se dispute actuellement dans le nord de la France et dont les épreuves dureront un mois entier.

Comme dans les manifestations antérieures, les véhicules sont répartis en plusieurs catégories, variant avec la charge utile qu'ils sont susceptibles de transporter. On distingue également les engins conçus en vue du transport des marchandises et ceux destinés à véhiculer des voyageurs. Enfin, au Concours de véhicules industriels proprement dit, a été adjoint un concours de freins automobiles.

Les concurrents, dont la vitesse moyenne est doublement limitée — maximum et minimum — ont, selon la catégorie à laquelle ils appartiennent, à effectuer des parcours quotidiens variant entre 150 et 200 kilomètres. Les itinéraires consistent en un certain nombre de circuits autour de grandes villes choisies comme centres, et au nombre desquelles il faut citer Rouen, Amiens, Lille, Reims, Verdun, Nancy, Dijon. Tous les véhicules qui auront couvert les parcours prévus dans les conditions normales de temps, sans avoir eu à effectuer de réparations en cours de route, participeront à une épreuve de consommation sur le parcours Auxerre-Fontainebleau, à l'issue de laquelle on établira un classement d'après le prix de revient du carburant à la tonne-kilomètre. Certains camions, répondant aux conditions de fabrication exigées par le ministère de la Guerre, seront susceptibles d'être achetés par l'armée, à l'issue du concours. Des officiers délégués par le gouvernement russe, qui suivent le concours, ont également fait connaître leur intention d'acquérir une trentaine de véhicules.

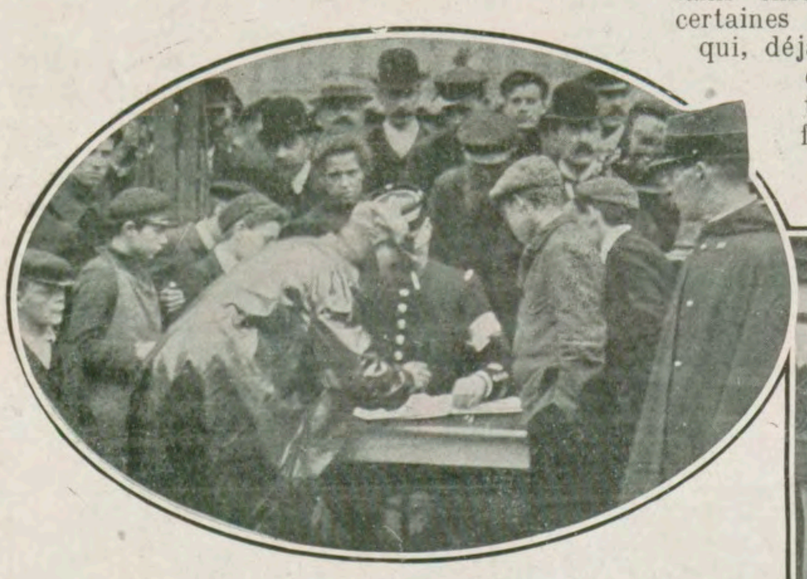
La Côte de Bonnières.

Les véhicules industriels franchissent prudemment, mais sûrement la côte de Bonnières, sans essayer de se dépasser dans un vain effort.

Nous n'insisterons pas plus longuement sur les conditions de l'épreuve, sensiblement les mêmes que celles de l'année dernière, avec, toutefois, cette innovation que tous les véhicules concourant pour l'armée doivent être munis de bandages en fer à l'arrière et que les caoutchoucs garnissant les roues des camions et omnibus concurrents ne peuvent, en aucun cas, être changés en cours de route. Cette mesure rigoureuse a porté ses fruits dès le début de l'épreuve, obligeant les conducteurs à marcher lentement, pour ménager leurs bandages, ce qui fait en même temps ménager les mécanismes de leurs véhicules.

Les enseignements du concours

Encore que l'épreuve soit loin d'être achevée, encore qu'elle puisse nous fournir des surprises, il est certains enseignements, certaines conclusions qui, déjà, peuvent être enregistrées. D'une façon générale, il apparaît que de sérieux progrès ont été réalisés par les constructeurs, modèles plus homogènes, moteurs mieux étudiés; rendement meilleur; roulements conçus avec plus de soin.



Au contrôle de Rouen.

Les concurrents viennent signer au contrôle de Rouen, dirigé par des officiers.

Jusqu'à présent, on a toujours opposé à l'automobile utilitaire deux griefs d'importance : l'usure des bandages; l'importance de la consommation; facteurs, somme toute, de dépenses élevées.

Or, il nous paraît à peu près démontré que si, d'une part, les bandages sont désormais à même de fournir une honorable carrière, les frais occasionnés jusqu'ici par la consommation pourront, dans l'avenir, être considérablement réduits. L'emploi de carburants économiques, le meilleur réglage des carburateurs sont les motifs de ces réductions de dépenses éventuelles.

Lorsque ces deux problèmes : bandage, consommation seront définitivement solutionnés il ne restera plus qu'à déterminer l'usure et l'entretien de pièces mécaniques. On y parviendra par des approximations sans doute, mais des approximations très proches de la vérité, lorsqu'on sera décidé à faire un règlement d'épreuve moins minutieux peut-être, et plus rationnel que ceux en vigueur actuellement.

Vers l'unification des types

En attendant cette ère heureuse, il convient de remarquer que, dès à présent, les types de véhicules s'unifient : c'est un détail qui a son importance et sur lequel on peut insister. Dans une industrie, lorsque les modèles finissent par se rapprocher les uns des autres et par ne différer qu'en de petits détails, c'est que ladite industrie est fort près d'atteindre la perfection. La preuve nous en est donnée par le lot des concurrents composé d'une cinquantaine de voitures fournies par les meilleures marques.

Cette année, nous n'avons plus de monstres anormaux, d'engins aux silhouettes surprenantes. Le poids lourd se « classe »; il s'assagit à tous les points de vue. Il entre, il est entré dans les mœurs modernes.

C'est ce qu'on pouvait lui souhaiter de mieux.

PIERRE SOUVESTRE.

L'arrivée d'un concurrent à Rouen.

Le véhicule de transport en commun Lorraine-Diétrich *parvient à la fin de l'étape et fait son entrée à Rouen, après avoir lutté contre le vent, la pluie et les côtes terribles pendant toute la journée.*

L'AÉROPLANE ZENS

Par FRANÇOIS PEYREY

Un nouvel aéroplane, dû à MM. Ernest et Paul Zens, va commencer ses essais à Gonesse — Ses particularites —

Nous annoncions, dans un précédent numéro, que M. Ernest Zens, l'un des pilotes les plus estimés de l'Aéro-Club de France, construisait, à Gonesse, avec la collaboration de M. Paul Zens, son frère, un aéroplane à peu près terminé aujourd'hui. En voici les principales caractéristiques :

La partie sustentatrice proprement dite se compose de deux surfaces ou ailes, rigidement fixées, superposées, en papier parcheminé du Japon collé sur une armature de bois.

La surface supérieure a 8 m. 50 d'envergure et 1 m. 20 de largeur, d'avant en arrière. Elle se termine en arrière par un bord rectiligne, mais son bord avant, vu en plan, affecte la forme d'une ligne brisée aux extrémités en retrait. Superficie : 10 mètres carrés.

La surface inférieure a la même envergure : 8 m. 50, mais est plus étendue dans le sens antéro-postérieur, puisqu'elle mesure, de son bord avant à son bord arrière, 2 m. 30. Elle déborde donc largement à l'arrière la surface supérieure. Le bord avant affecte la même forme en ligne brisée que le bord avant de la surface supérieure. Superficie 20 mètres carrés.

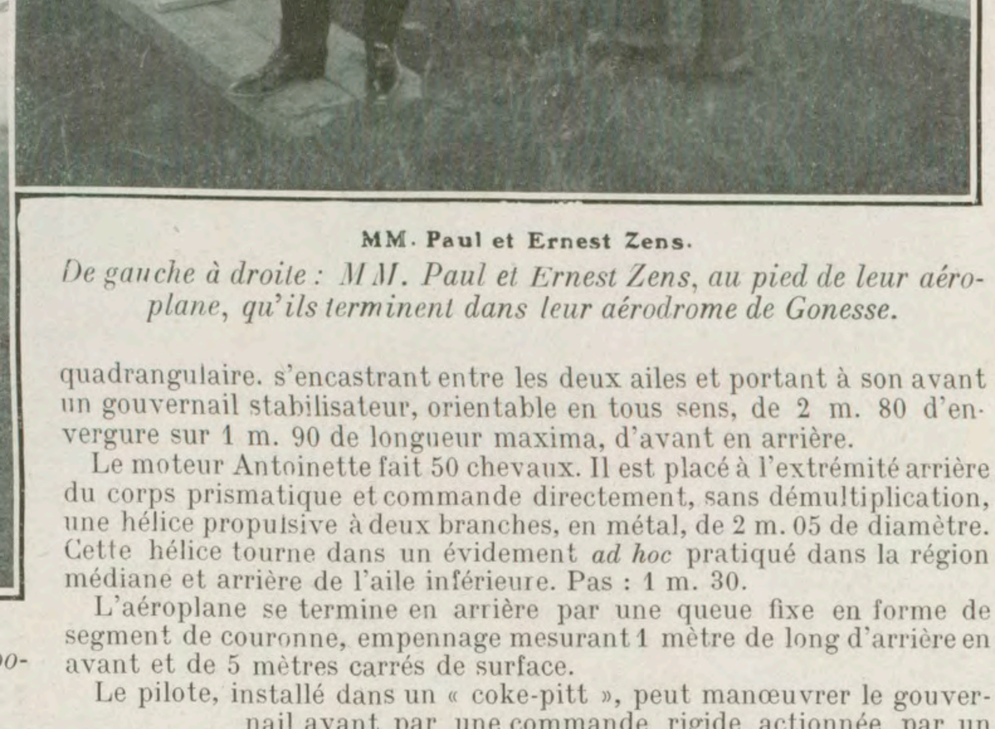
Le moteur de l'aéroplane.

M. Paul Zens, à bord de l'oiseau artificiel. MM. Zens, on le voit, disposent d'un terrain des plus favorables au nouveau sport.

Pas de cloisons verticales entre les deux surfaces; elles sont simplement réunies par des montants en bois profilé achevant de faire de l'ensemble une poutre treillagée.

D'arrière en avant, les surfaces sustentatrices, vues en coupe, présentent une certaine courbure. La distance verticale qui les sépare est de 1 m. 20. Les deux surfaces, vues de front, forment un angle dièdre, ouvert en haut, mais l'angle formé par la surface inférieure est plus aigu que le dièdre de la surface supérieure : 156° d'ouverture. Les deux ailes ne sont donc pas parallèles, mais, au contraire, plus rapprochées l'une de l'autre à leur extrémité libre, qu'au centre de figure. Leurs bords extrêmes se relèvent vers le haut. Cette forme est des plus propres à assurer la stabilité. Surface portante totale : 30 mètres carrés.

Le corps, sur lequel sont montées les deux ailes et où sont logés le système moto-propulseur et l'expérimentateur, est constitué par une armature de bois en forme de prisme quadrangulaire. s'encastrant entre les deux ailes et portant à son avant un gouvernail stabilisateur, orientable en tous sens, de 2 m. 80 d'envergure sur 1 m. 90 de longueur maxima, d'avant en arrière.



MM. Paul et Ernest Zens.

De gauche à droite : MM. Paul et Ernest Zens, au pied de leur aéroplane, qu'ils terminent dans leur aérodrome de Gonesse.

Le moteur Antoinette fait 50 chevaux. Il est placé à l'extrémité arrière du corps prismatique et commande directement, sans démultiplication, une hélice propulsive à deux branches, en métal, de 2 m. 05 de diamètre. Cette hélice tourne dans un évidement *ad hoc* pratiqué dans la région médiane et arrière de l'aile inférieure. Pas : 1 m. 30.

L'aéroplane se termine en arrière par une queue fixe en forme de segment de couronne, empennage mesurant 1 mètre de long d'arrière en avant et de 5 mètres carrés de surface.

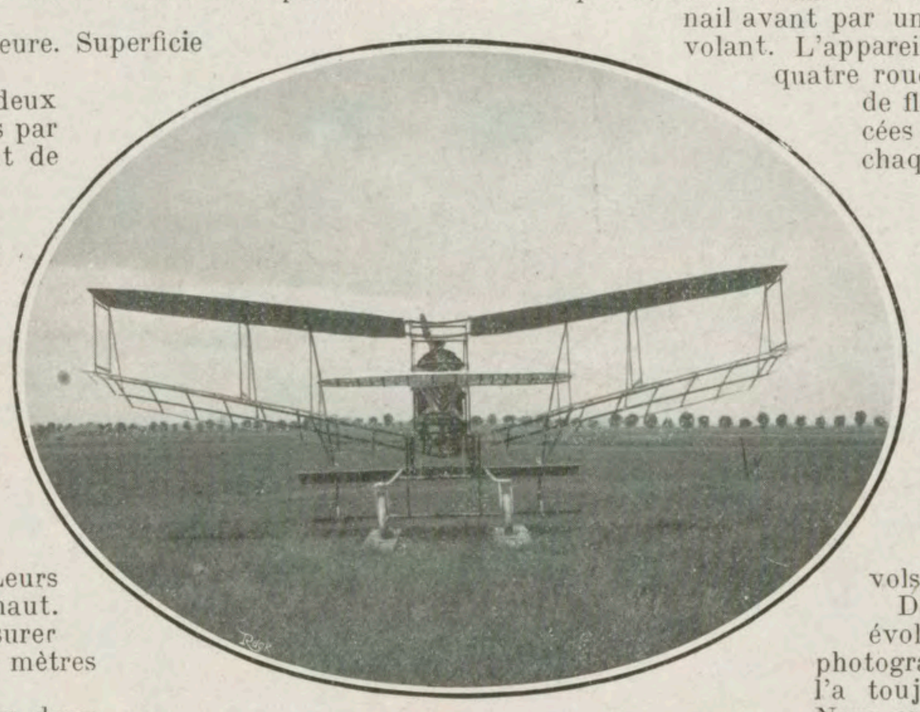
Le pilote, installé dans un « coke-pitt », peut manœuvrer le gouvernail avant par une commande rigide actionnée par un volant. L'appareil s'élancera sur le sol, supporté par quatre roues jusqu'à ce qu'il ait atteint sa vitesse de flottement. Des béquilles élastiques placées sous l'avant du corps médian, sous chaque moitié des surfaces inférieures et sous la queue d'arrière, sont destinées à atténuer l'effet des chocs au sol, possibles à l'atterrissage. Suspension à ressorts amortisseurs. Poids total de l'aéroplane monté : 300 kilos.

MM. E. et P. Zens pensent qu'une vitesse de 15 mètres à la seconde (54 kilomètres à l'heure) suffira à l'envol.

Ce nouvel appareil d'aviation est remarquablement établi. Il donne une double impression de solidité et de stabilité, qualités rares. Il fait le plus grand honneur à MM. E. et P. Zens, dont nous applaudirons bientôt les vols artificiels.

Dès que les deux frères commenceront à évoluer, la *Vie au Grand Air* publiera des photographies de leurs expériences, comme elle l'a toujours fait pour les essais de ce genre. Nous espérons que d'ici peu nous assisterons à de belles performances de MM. Ernest et Paul Zens, et nous serons tous heureux de les voir réussir.

FRANÇOIS PEYREY.



L'appareil vu de face.

La partie sustentatrice se compose de deux surfaces superposées.

La Vie au Grand Air

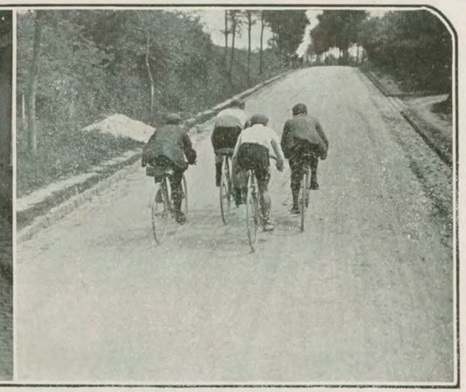
LOUIS TROUSSELIER GAGNE BORDEAUX-PARIS

Avant le départ, à Bordeaux.
C'est Maurice Martin qui, pour la dix-huitième fois, organisait le contrôle de départ. Il cause ici avec Léon Georget.

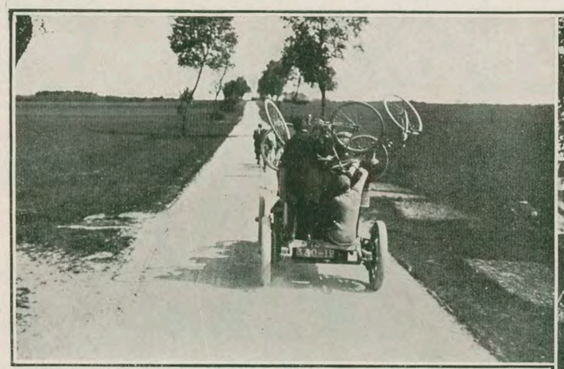
Trousselier à Méréville.
Après Tours, Trousselier s'échappa, et seul Van Houwaert put le rejoindre.

La traversée d'Angerville.
C'est dans la côte de Sanitas que Trousselier laissa compagnie au Belge, qui ne devait plus le revoir.

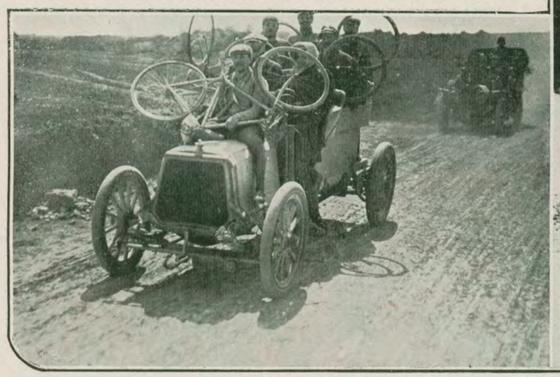
Sur le pavé de Dourdan.
On craignait pour Trousselier la dernière partie du parcours, la plus accidentée. C'est là qu'il fut le meilleur.



Dans la côte de Dourdan.
Ce qui manqua au vainqueur sur la fin, ce furent les entraîneurs, qu'il lâchait invariablement dans les côtes.



Une voiture d'entraîneurs.
C'était de véritables magasins ambulants, qui suivaient les concurrents, portant les machines de rechange, aux couleurs de la maison.



Une position dangereuse.
Les voitures étaient littéralement bondées d'entraîneurs, sur le marche-pied, debout sur le châssis arrière ou même à cheval sur le capot.

L'arrivée de Louis Trousselier, vainqueur, à Ville-d'Avray.
C'est au milieu d'un groupe compact de suiveurs que le vainqueur gravit le revers de la butte de Picardie, la dernière côte du parcours. Il était midi 20 et on ne l'attendait qu'à 2 heures. De ce fait, la foule des curieux fut bien moins nombreuse qu'à l'ordinaire, ce qui facilita le service d'ordre.

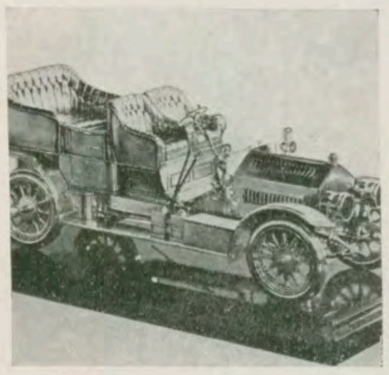
Sur la route.
Pendant les 600 kilomètres, Trousselier fut merveilleusement soigné par son frère Marius et par ses camarades de club et son manager.

La six-cylindres de la *Vie au Grand Air*.
C'est sur cette 32-chevaux Brasier, *conduite par Théry, que notre rédacteur en chef et notre photographe ont suivi la course Bordeaux-Paris.* (*Pneus* Michelin.)

BLOC-NOTES

Nous engageons nos lecteurs à collaborer à cette page en nous envoyant des documents sportifs intéressants.

AUTOMOBILE



Le trophée de la Coupe du Prince Henri. C'est une automobile miniature, en argent, large de 20 centimètres, longue de 44 et haute de 22.

LA FIN D'UNE GRANDE IDÉE

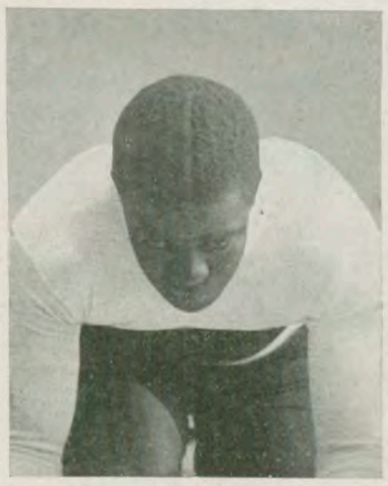
C'EN est fait! New-York-Paris a vécu. Nous l'avons répété, ici même, à maintes reprises : on est parti trop tard. La traversée de l'Amérique, qui n'eût été qu'un jeu pour les robustes voitures européennes, en automne, est devenu un tour de force impraticable en hiver. « Pékin-Paris, me disait Godard, c'est un jeu d'enfant, à côté de la traversée de l'Amérique, et le désert de Gobi, une route de Touraine, en comparaison des plaines de l'Indiana. » Ayant eu l'hiver aux Etats-Unis, ils ne l'ont plus trouvé en Alaska. Le dégel avait commencé, et, jusqu'à ce qu'il soit terminé, l'Alaska tout entier est impraticable, quel que soit le moyen de locomotion dont on prétende user. Il paraît, d'ailleurs, démontré que le passage par Valdez est impossible en tout temps. La seule voie qui puisse donner accès aux automobiles est celle de Skadgevay et du White Horse, d'où l'on joint le Yukon, que l'on descend sur la glace, soit jusqu'à Nulato, soit, si le track n'est pas suffisamment ouvert, jusqu'à son embouchure. C'est ce qu'essaiera Drieghe, l'an prochain. Pour cette année, il va s'efforcer de joindre Dawson City, où il remisera sa voiture jusqu'à l'hiver.

Le *Matin* a donc supprimé sa Coupe, qu'il remplace par trois prix pour ceux qui rentreront à Paris. Il reste théoriquement trois voitures : l'américaine, l'italienne et l'allemande. La France n'est plus représentée, puisque la Motobloc est restée a Chicago, qu'elle avait gagné par le chemin de fer, et que le marquis de Dion vient de donner l'ordre à Saint-Chaffray d'embarquer sa voiture pour Pékin et de rentrer par le Transsibérien.

Les prix se répartissent ainsi : 6.000, 3.000 et 1.000. Cinquante louis pour le Tour du Monde, ce n'est vraiment pas cher du kilomètre!

MARCEL VIOLLETTE.

CYCLISME



Le fameux sprinter nègre Major Taylor sera encore des nôtres cette année. Il débutera prochainement.

MAJOR TAYLOR A PARIS

PENDANT plusieurs semaines, les journaux sportifs ont maintes fois assuré et démenti que Major Taylor viendrait courir à Paris pendant cette saison. Naturellement, le public se passionnait, espérait et se désespérait tour a tour. Heureusement, il y a une Providence pour les amateurs de sport cycliste. Major Taylor, ne voulant pas faire leur malheur, a décidé de venir, et il est venu. Nous allons donc le revoir aux prises avec nos champions, et nous aurons sans doute encore l'occasion de l'applaudir comme en 1907, plus, même, car il sera plus vite en forme. Cela nous privera du plaisir de lire les sornettes qui furent si abondamment écrites à son sujet, l'an dernier. Dame, toute médaille a son revers. Et nous n'aurons plus l'air de prophète en déclarant bien haut, comme nous le fîmes, qu'il fallait attendre et que Major Taylor redeviendrait ce qu'il était. Triste! triste!

Avant de s'embarquer, le nègre volant a fourni déjà un nombre respectable de courses en Amérique, et il s'est taillé de beaux succès, pour un homme qui se contente de s'entraîner. Si le temps veut bien se mettre de la partie, vous verrez qu'il nous sera inutile d'attendre longtemps avant de revoir Major dans sa forme non point des dimanches, puisqu'il observe le repos dominical, mais dans sa forme des jours de fête. Et gageons que les autres champions regretteront alors qu'il ait pris la peine de faire le déplacement pour venir glaner les lauriers à leur place.

Nous, nous ne nous plaindrons pas, au contraire, parce que le sport y gagnera et que cette présence excitera l'émulation des autres coureurs.

J. M.

RÉSULTATS TECHNIQUES

Du 10 au 14 Mai

AUTOMOBILE

Dimanche 10 mai.

Meeting Sicilien (300 kilomètres) : 1. Giuppone, en 6 h. 31 m 30 s. : 2. Cammerata, 6 h. 50 m. 49 s. 3/5.

CYCLISME

Dimanche 10 mai.

Buffalo. — *Grand Prix de Buffalo* : 1. Ellegaard ; 2. Rutt, à une roue ; 3. Poulain.

30 kilomètres derrière tandems : 1. Brocco ; 2. Shirley, à 3 tours ; 3. Poulain, à 9 tours.

HIPPISME

Dimanche 10 mai.

Longchamp. — *Prix La Rochette* (pouliches) (30.000 francs, 2.200 mètres) : 1. Foresight, à M. W. K. Vanderbilt (Bellhouse) ; 2. Amande ; 3. Philomène. (11 partants.)

Prix La Rochette (poulains) (30.000 francs, 2.200 mètres) : 1. Quintette à M. E. Deschamps (M. Henry) ; 2. Schuyler ; 3. Kinkajou. (4 partants.)

Prix du Prince de Galles (20.000 francs, 2.400 mètres) : 1. Moulins la Marche, à M. J. Lieux (Bellhouse) ; 2. Princess Margaret ; 3. Morning Call. (6 partants.)

Mardi 12 mai.

Saint-Ouen. — *Prix Verdi* (10.000 francs, 4.100 mètres (Steeple) : 1. Hayashi, à M. Pfizer (Pigott) ; 2. Pimlico ; 3. Matsouyé (7 partants.)

Jeudi 14 mai.

Longchamp. — *Prix Reiset* (25.000 francs, 3.000 mètres) : 1. Sinaï à M. Michel Ephrussi (Ch. Childs) ; 2. Apéritif ; 3. Compère. (7 partants.)

Prix du Point-du-Jour (10.000 francs, 1.800 mètres) : 1. Biniou à M. M.-E. Veil-Picard (J. Horam) ; 2. Go To Bed ; 3. Revanche. (3 partants.)

APRÈS LES ROUES ÉLASTIQUES

C'est Porcherot qui a pris la première place du classement général dans le Concours des Roues élastiques, sur sa voiture munie d'automatiques Ducasble.

BIBLIOGRAPHIE

L'Automobile-Club de France vient de publier l'*Annuaire de Route*, édition 1908 (9e année). Tous les sportsmen qui s'intéressent à la locomotion automobile se procureront cet annuaire.

UN NOUVEAU BANDAGE

MM. Michelin ont trouvé un système de pneus jumelés pour les poids lourds : l'idée consiste à accoler sur une même roue et suivant les poids a supporter 2, 3 ou 4 pneus identiques.

ATHLÉTISME

Un club de football d'Angleterre vient d'organiser un match où tous les joueurs étaient déguisés.

LE CHAMPION DE FRANCE

BIEN malin sera celui qui nous dira quel est le véritable champion de France de boxe anglaise. Ici, il ne s'agit pas de faire de polémique. Marc Gaucher fut déclaré vainqueur de son match avec Moreau. Quarante-huit heures après, les juges revinrent sur leur première idée, qui était la bonne, et, afin de ne pas faire de mécontent, assurèrent que le triomphateur était Moreau. Heureusement qu'en boxe deux hommes seulement se mesurent l'un contre l'autre, sans quoi tous auraient été honorés du titre de champion. Jusqu'ici, donc, Marc Gaucher peut se parer du nom de champion de France les jours pairs et Moreau les jours impairs. C'est tout ce qu'il y a de plus commode.

Mais nous, qui sommes sportifs, ce résultat n'est pas pour nous satisfaire, et nous serions bien aises de voir ce différend tranché une fois pour toutes. Il avait été décidé que la Ceinture d'Argent n'appartiendrait à personne avant une nouvelle rencontre Gaucher-Moreau. Or, l'autre jour, elle était le trophée du vainqueur du match Moreau-Marchand. De cette façon, c'est Moreau qui a la ceinture et Gaucher qui se l'est mise. C'est une manière de tout concilier.

Pourtant, il serait bien simple d'organiser un nouveau combat Gaucher-Moreau, et nous pourrions ainsi avoir, avec le vainqueur, le véritable champion de France. Moreau ne demande pas mieux que de matcher, Gaucher ne refuse pas, mais il veut être payé cher. Saurait-on lui en faire un grief? Espérons que de généreux sportsmen n'hésiteront pas devant cette dépense, et qu'enfin, nous saurons quel est notre véritable champion.

JACQUES MORTANE.

HIPPISME

Le cercle de l'Etrier vient d'organiser des présentations de chevaux de selle, pour faciliter les rapports entre sportsmen et marchands.

LES ANGLAIS DANS LE GRAND PRIX

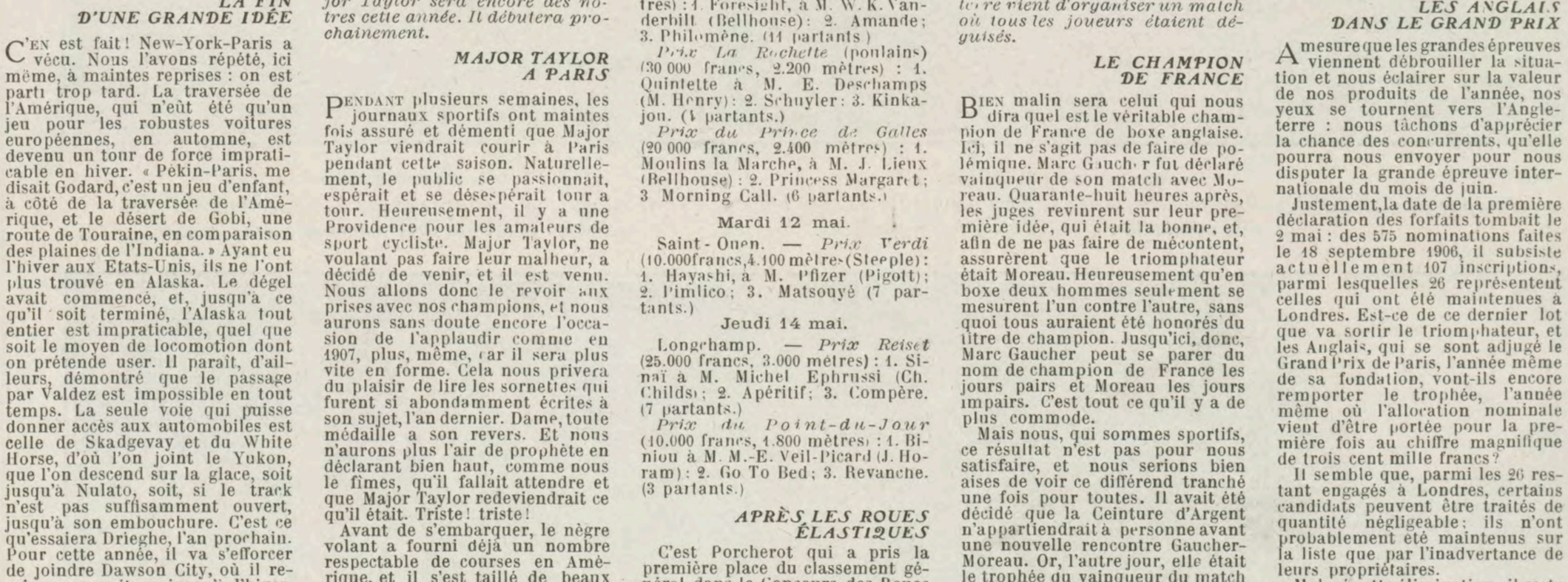
A mesure que les grandes épreuves viennent débrouiller la situation et nous éclairer sur la valeur de nos produits de l'année, nos yeux se tournent vers l'Angleterre : nous tâchons d'apprécier la chance des concurrents, qu'elle pourra nous envoyer pour nous disputer la grande épreuve internationale du mois de juin.

Justement, la date de la première déclaration des forfaits tombait le 2 mai : des 575 nominations faites le 18 septembre 1906, il subsiste actuellement 107 inscriptions, parmi lesquelles 26 représentent celles qui ont été maintenues à Londres. Est-ce de ce dernier lot que va sortir le triomphateur, et les Anglais, qui se sont adjugé le Grand Prix de Paris, l'année même de sa fondation, vont-ils encore remporter le trophée, l'année même où l'allocation nominale vient d'être portée pour la première fois au chiffre magnifique de trois cent mille francs?

Il semble que, parmi les 26 restant engagés à Londres, certains candidats peuvent être traités de quantité négligeable ; ils n'ont probablement été maintenus sur la liste que par l'inadvertance de leurs propriétaires.

Malgré cette élimination, il reste quelques concurrents sérieux. Bien qu'on puisse regretter l'absence des deux vainqueurs des Guinées, Norman III et Rhodora, l'élevage anglais pourrait être honorablement représenté dans le Grand Prix par Sir Archibald, le second des Deux Mille Guinées : Mountain Apple et Royal Realm, deux candidats très appuyés du Derby ; Elm Twig, la quatrième des Mille Guinées. On peut encore citer, à côté de Rodney et Nelson, la pouliche French Partridge, qui appartient au Major Eustace Loder, le fameux propriétaire de Spearmint, le héros du Grand Prix de 1906.

BOIARD.

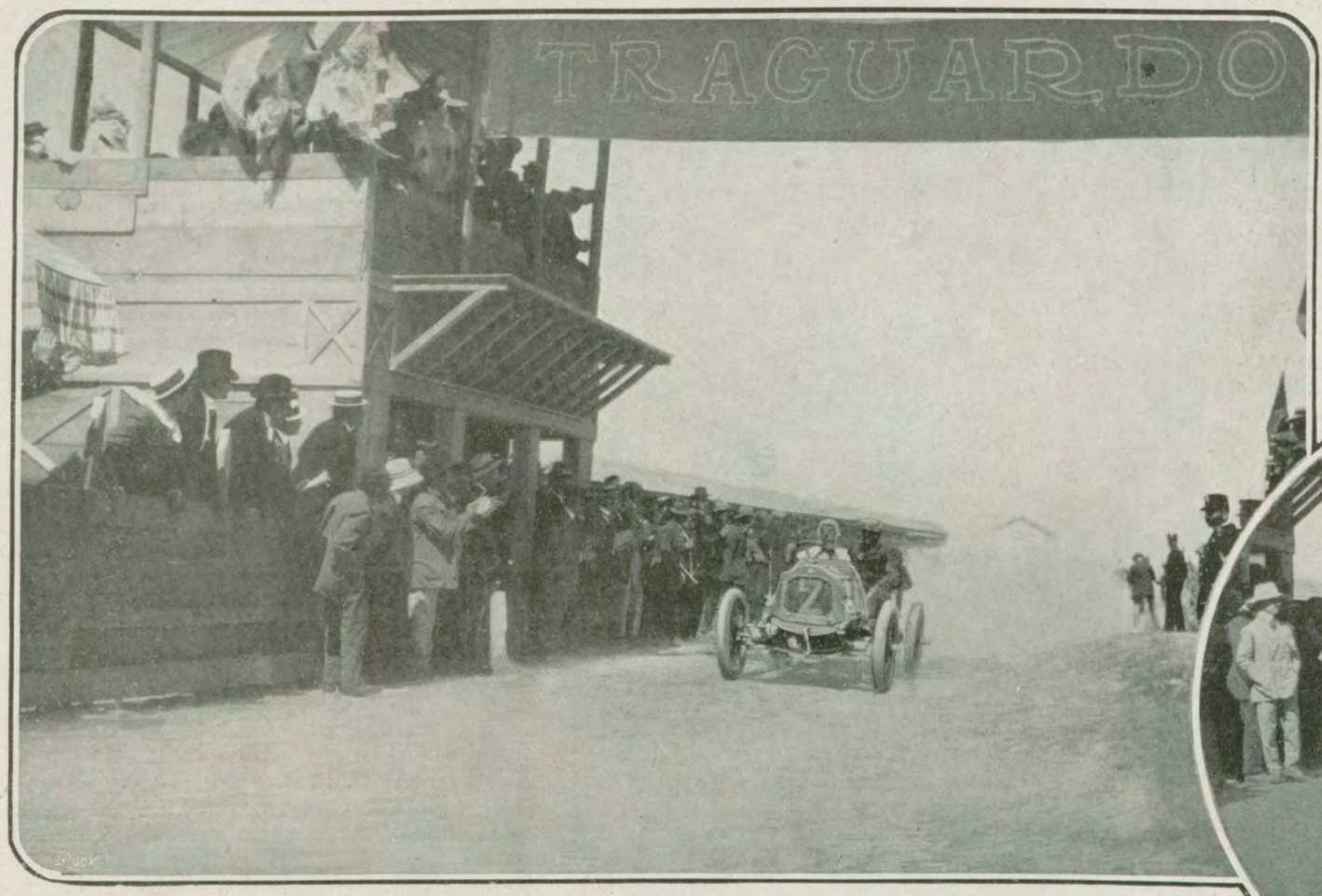


LA LUTTE A LA CORDE A CHEVAL

Dans les environs de Londres se trouvent des écoles où on apprend aux élèves la colonisation et où on leur fait vivre la vie des cow boys. Notre photographie représente un des sports favoris de ces cavaliers : la Lutte à la Corde à cheval.

LES VOITURETTES EN SICILE

La Coupe des voiturettes, disputée sur le Circuit sicilien, a été l'occasion d'une nouvelle victoire pour l'industrie française



L'arrivée du second.

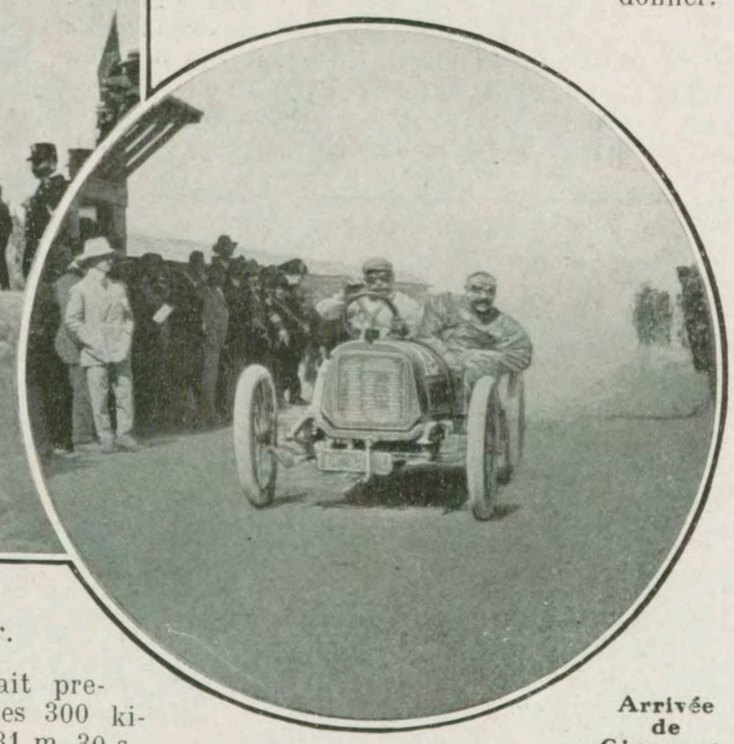
Cammerata termine second, en 6 h. 50 m. 49 s. 3/5, à moins de 19 secondes du vainqueur.

La Coupe des voiturettes sert, pour ainsi dire, de lever de rideau à la grande épreuve de la Targa Florio, lever de rideau qui, souvent, vaut bien la grande pièce. Elle se dispute, comme elle, sur le Circuit sicilien, circuit, on le sait, tout particulièrement difficile, accidenté, étroit et plein de virages audacieux.

Pour la seconde fois, c'est une voiture française qui emporte la Coupe, mais elle passe, cette année, des mains de Sizaire et Naudin dans celles des fils de Peugeot. C'est à Giuppone que revient l'honneur de la victoire, victoire qui, suivant de près celle de la Coupe de Turin, le classe définitivement comme un maître de la voiturette. Onze concurrents se trouvaient en ligne, parmi lesquels le vainqueur de l'an dernier, Naudin, qui partait grand favori. Mais un accident sans gravité l'arrêtait, dès le premier tour, à Caltavuturo. La course a été menée très durement par Sizaire, qui a longtemps tenu la tête, mais qui, victime d'un dérapage, à quelque dix kilomètres de l'arrivée, dans un virage, a dû abandonner.

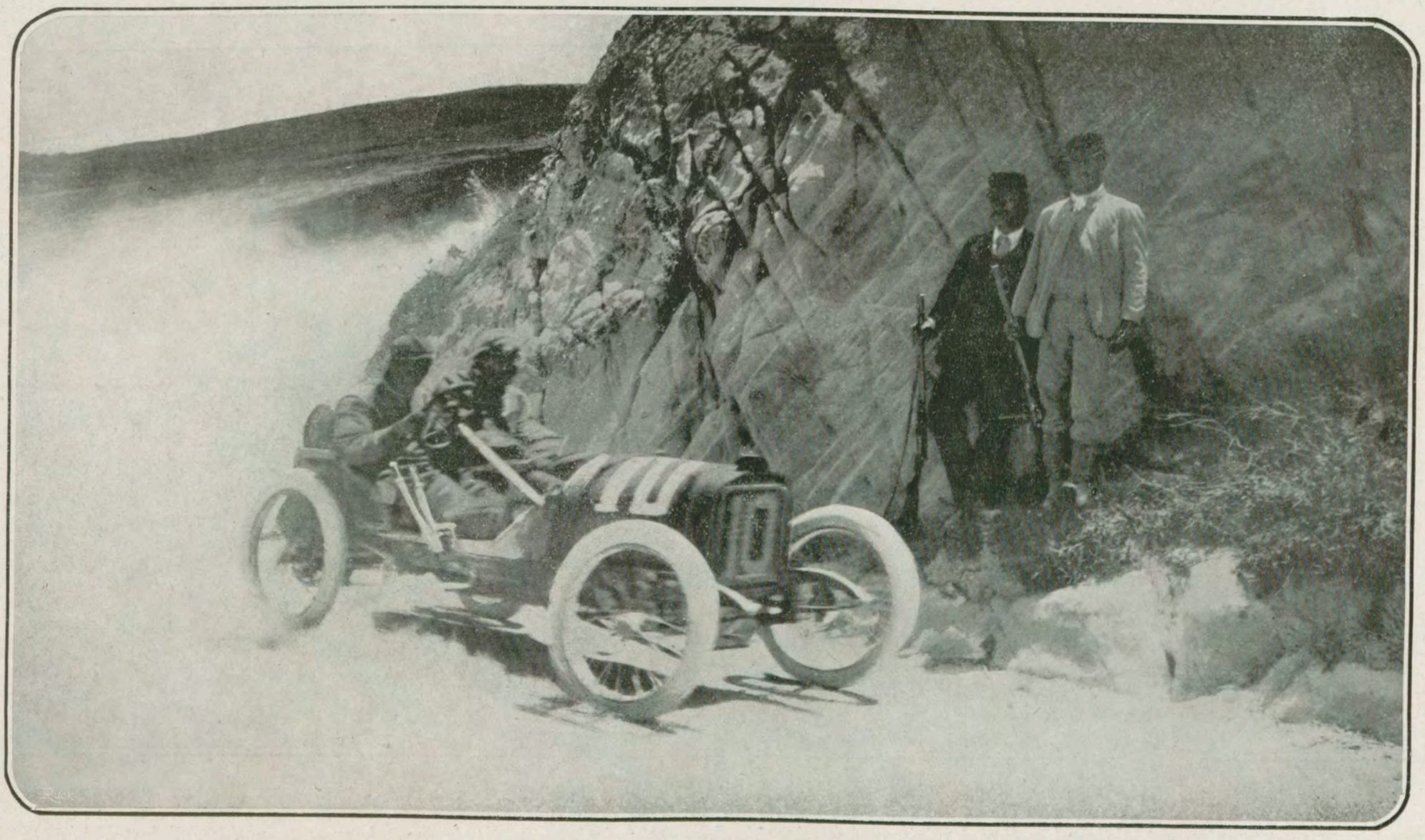
Giuppone terminait premier, couvrant les 300 kilomètres en 6 h. 31 m. 30 s., battant de 1 h. 16 m. le temps de l'an dernier. Derrière lui venaient Cammerata, Tasca Airoldi, Olsen et Duvernoy. Sizaire remporte la Coupe de Palerme pour le tour le plus vite : 150 kilom. en 3 h. 25 s.

F.-A. WHEEL.



Arrivée de Giuppone.

Giuppone gagne la Coupe des voiturettes, en 6 h. 31 m. 30 s. (Pneus Michelin.*)*



Giuppone au virage de Cerda

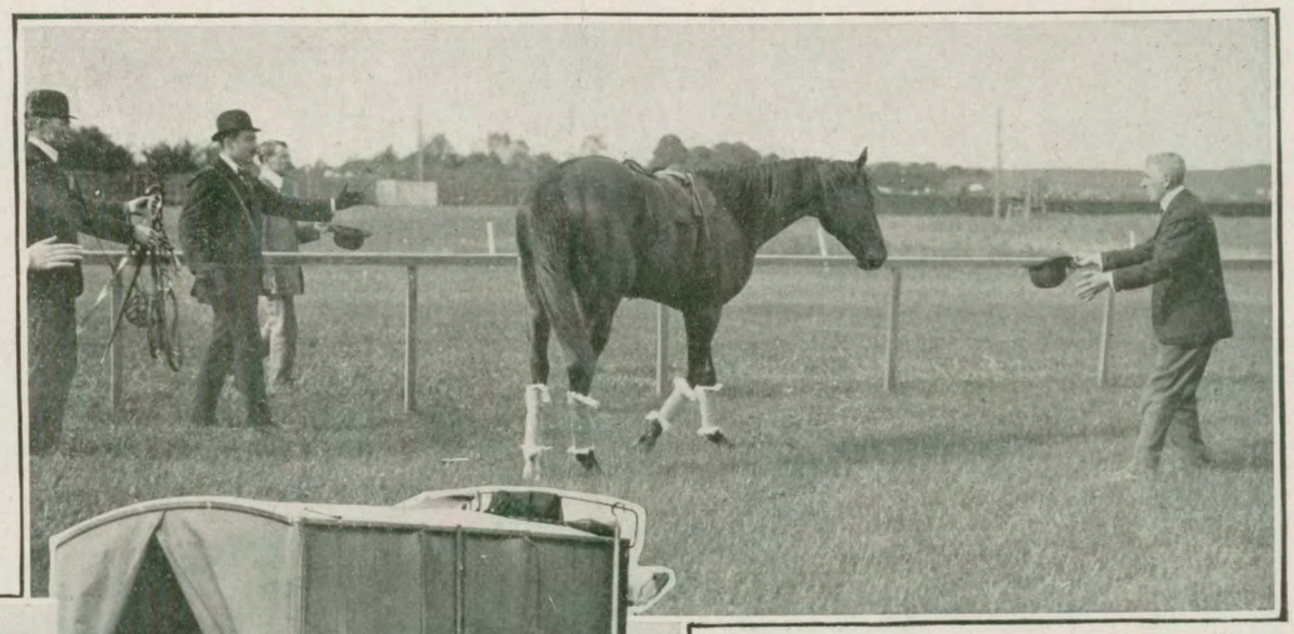
Après avoir gagné, à Turin, la Coupe du Roi, Giuppone, sur le Circuit de Sicile, a gagné la Targa Florio, une des plus grandes épreuves de l'année, couvrant, en 6 h. 31 m. 30 s., les 300 kilomètres au parcours. (Voiturette Lion, *des Fils de Peugeot frères, pneumatiques* Michelin.*)*

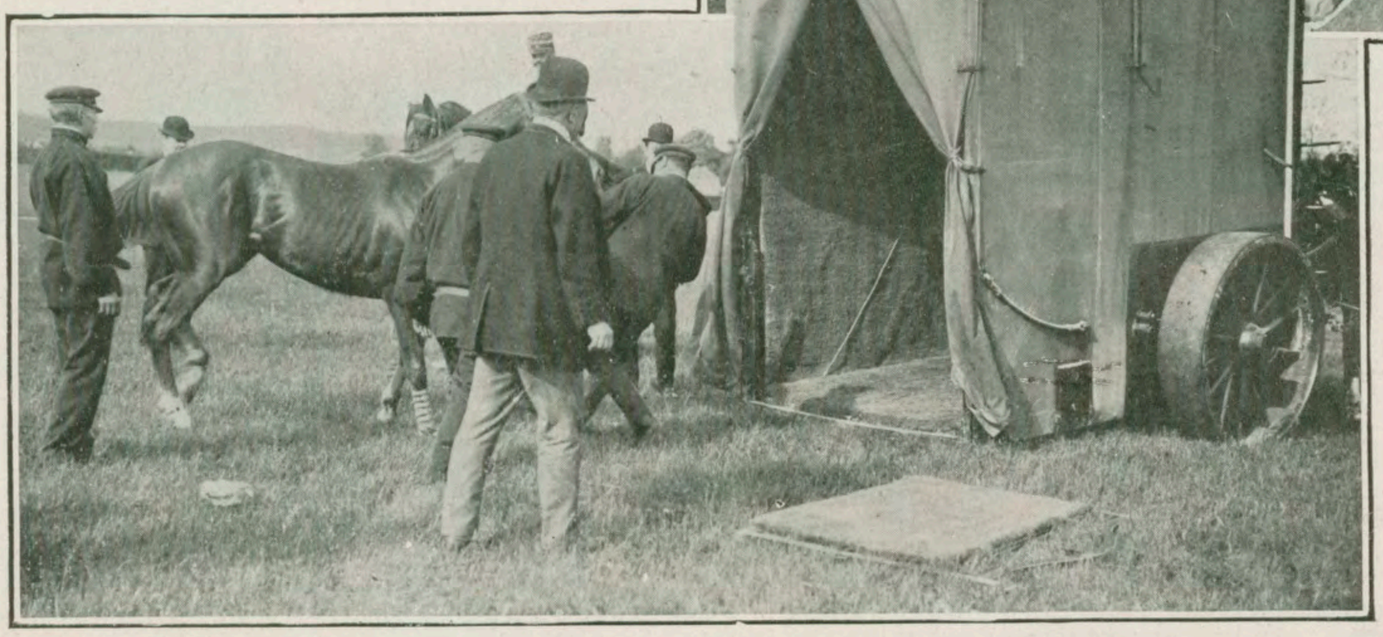
LA DERNIÈRE POULE A LONGCHAMP

Par RENÉ RIONDET

L'appréciation de la valeur d'une génération est parsemée d'embûches et hérissée de difficultés A Longchamp, le Prix Reiset et le Prix Lupin

Nous voilà parvenus au terme de la série des Poules de Longchamp : les grandes épreuves vont débuter demain, par le Prix de Diane ; il serait peut-être temps, avant que nous ne soyons en face du fait acquis, de nous demander quelle peut être la valeur de la production de l'année. Il s'agirait d'abord de s'entendre sur un premier point : qu'appelle-t-on une bonne génération ? Est-ce une génération qui compte un ou deux excellents représentants, nettement supérieurs à leurs contemporains ? Ce n'est pas certain : « Oui, dit-on, il y a bien un tel et un tel ; mais, eux mis à part, nous n'avons que des rosses ». Est-ce, au contraire, une génération parmi laquelle une élite de six ou huit produits affirme publiquement sa valeur ? C'est encore moins probable ; car, s'ils sont sensiblement égaux, ces six ou huit sujets s'entrebattront, et s'ils s'entrebattent, c'est que la génération est mauvaise. Mais ne pourrait-on pas, au moins, comparer la production de l'année avec celle de l'année précédente ? Certes, ce serait un excellent moyen ; mais, malheureusement, ce n'est pas possible : au moment des grandes épreuves, il y a beau temps que la génération de l'année précédente a disparu. Bien heureux quand les chevaux de trois ans ne suivent pas ce déplorable exemple et ne s'évanouissent pas, tels les Prestige ou les Halima, avant l'instant psychologique. De temps en temps, un ou deux sujets surnagent parmi le flot des claquages : Biniou, Moulins la Marche ; mais



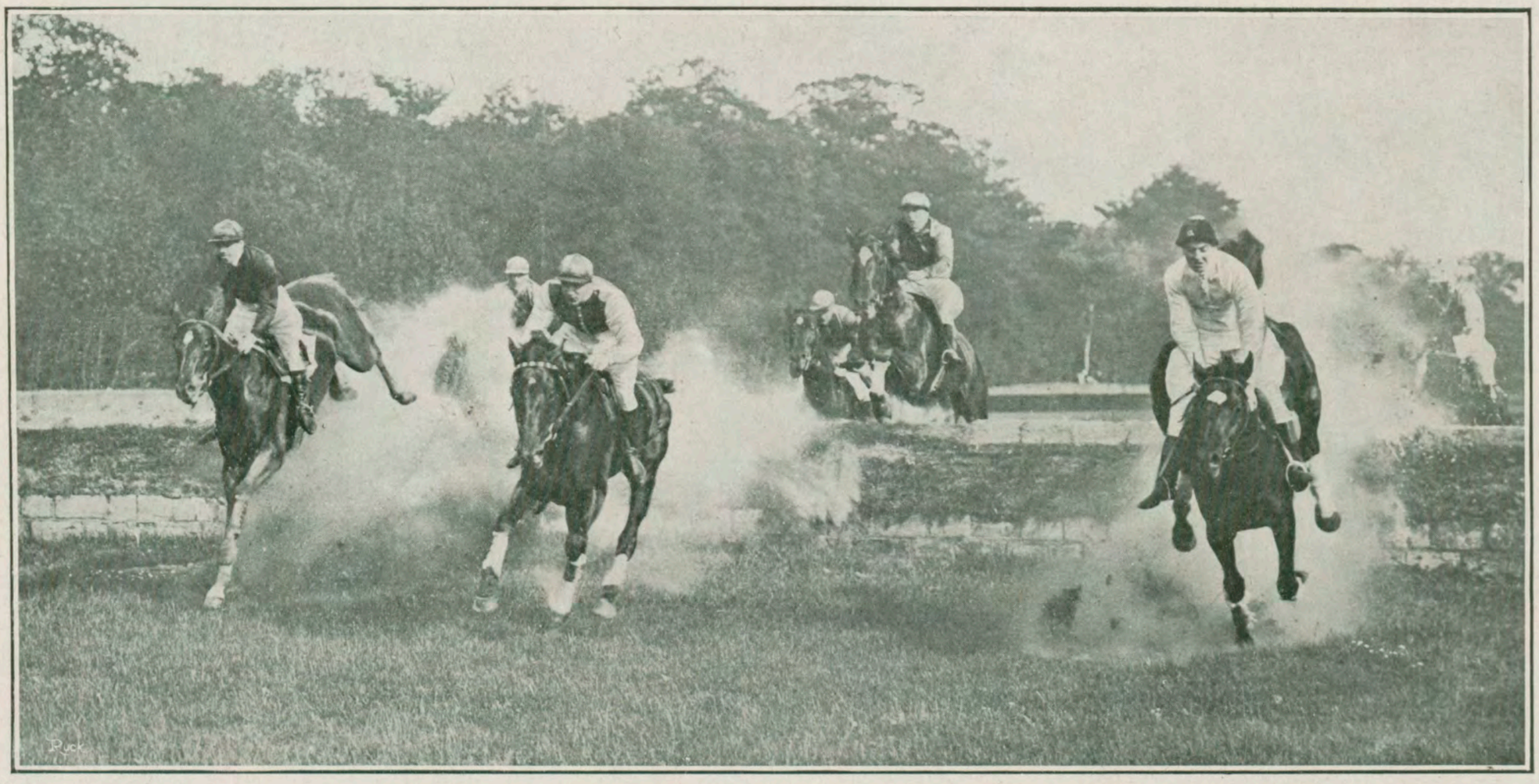


La fin de Listrac.

Au saut du mur, Listrac, à M. Adèle, s'est cassé la jambe en tombant. On l'emmène dans un van pour aller l'abattre.

Calomel après sa chute.

C'est au mur que Calomel est tombé. Les sportsmen furent obligés de lui faire la chasse pour le rejoindre.



Listrac Primar Royal Visiteur Vive la Classe Dandolo Calomel Pharaon

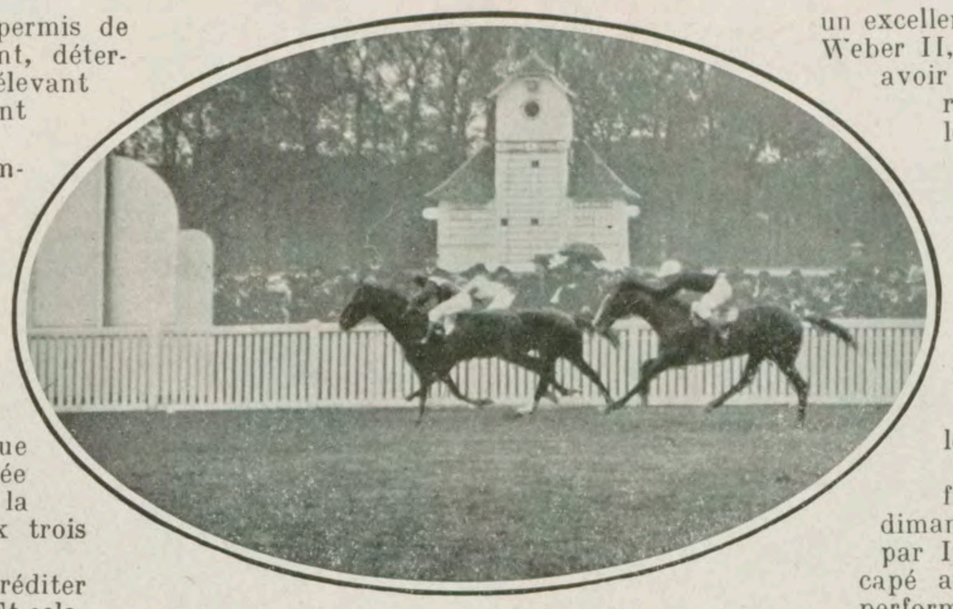
Le saut du mur dans le Steeple annuel d'Enghien (25.000 francs, 4.500 mètres, 16 mai).

En escaladant le contrehaut, Calomel et Royal Visiteur prenaient de l'avance et ils abordaient de front le mur en pierres. Calomel, Listrac et Journaliste tombaient et Primar s'arrêtait. Au bull-finch, Royal Visiteur commettait une faute et était rejoint par Dandolo. Après la dernière haie, Pharaon, à M. Veil-Picard (Parfrement), venait attaquer Dandolo pour le battre d'une demi-longueur.

le tempérament de fer qui leur a permis de résister aux fatigues de l'entraînement, détermine chez eux une amélioration les élevant bien au-dessus du rang qu'ils occupaient dans leur année.

On comprend qu'au milieu de semblables difficultés il soit bien difficile d'apprécier utilement la valeur d'une génération. Aussi, procède-t-on d'une manière plus simple. Depuis une célèbre affaire, dont le retentissement a dépassé les limites du monde politique et officiel, nous avons, en France, pris le goût de la réhabilitation. Ce goût s'est emparé du public des courses, qui, chaque année, réhabilite la génération de l'année précédente; par contre, pour faire la balance, il daube sur les malheureux trois ans.

C'est ainsi qu'on commence à discréditer prudemment la production de 1905. Et cela, sous prétexte que Sinaï et Apéritif ont battu, dans le Prix Reiset, ce pauvre Compère, qui s'est comporté comme une bête écœurée ou près de claquer, et ce monstrueux Five O'Clock, auquel, après sa victoire du Prix de l'Espérance, remportée sur un lot de



Aquarelle Séjan Léopold

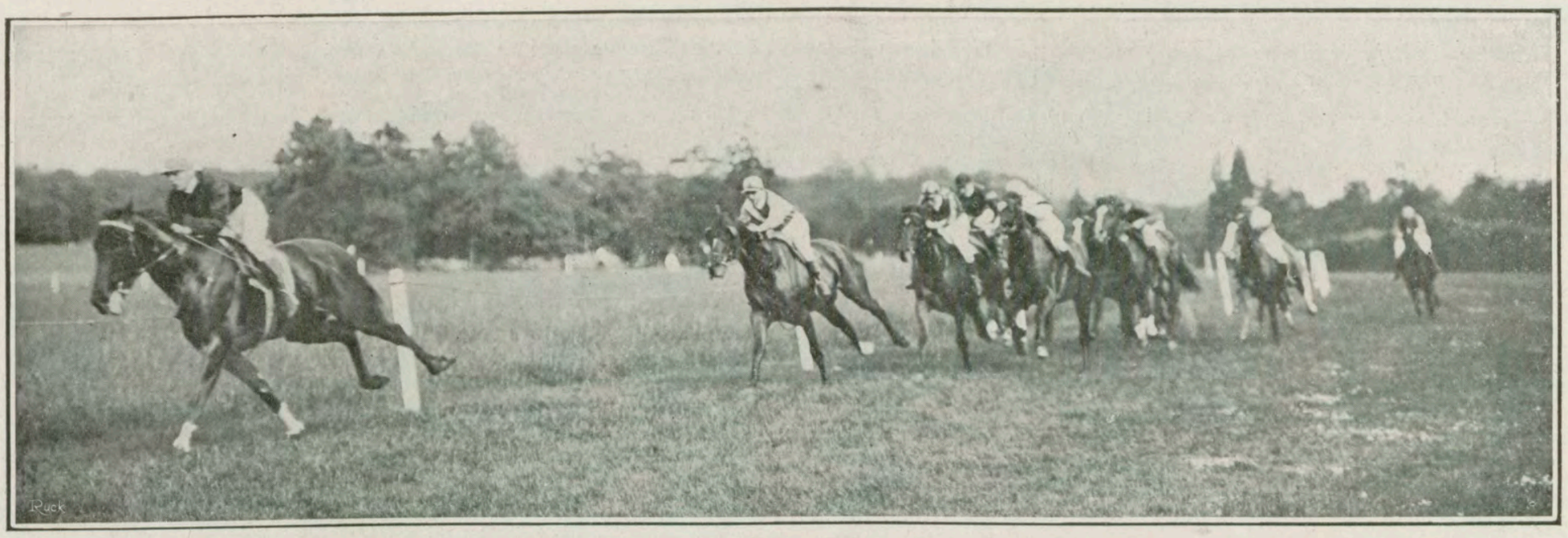
L'arrivée du Prix Consul
(Maisons, 4.000 mètres, 20 000 francs).

Aquarelle semblait triompher, mais le juge à l'arrivée déclarait vainqueur par une courte tête Séjan, à M. Deutsch de La Meurthe (G. Stern).

un excellent cheval; il ne s'était mesuré qu'avec Weber II, le fameux crack du Midi, qui, après avoir été battu à Pau, avait pris sa revanche à Bordeaux. Nous pourrons les apprécier tous deux d'ici peu.

En attendant, je ne puis m'empêcher de songer au concert de louanges qui eût accueilli la génération de l'année, si les performances impressionnantes du courageux Quintette avaient été accomplies par le superbe Conquistador. Et pourtant, n'est-ce pas précisément parce qu'on ne veut pas se borner à distribuer des prix de beauté que les courses ont leur raison d'être?

Le Prix du Lac, handicap de 15.000 francs, complétait le programme de dimanche. Il a été remporté, dans un canter, par Indiano qui semblait pourtant handicapé au plus juste, d'après ses dernières performances; le fils de Moulak et Indian Shore était à peine capable de remporter un prix à réclamer sous les couleurs de M. Vagliano. Le voilà transformé sans avoir changé d'écurie; car, depuis que son entraîneur l'a réclamé pour son propre compte, il triomphe avec 50 kilos 1/2 là où 47 kilos 1/2 lui pa-



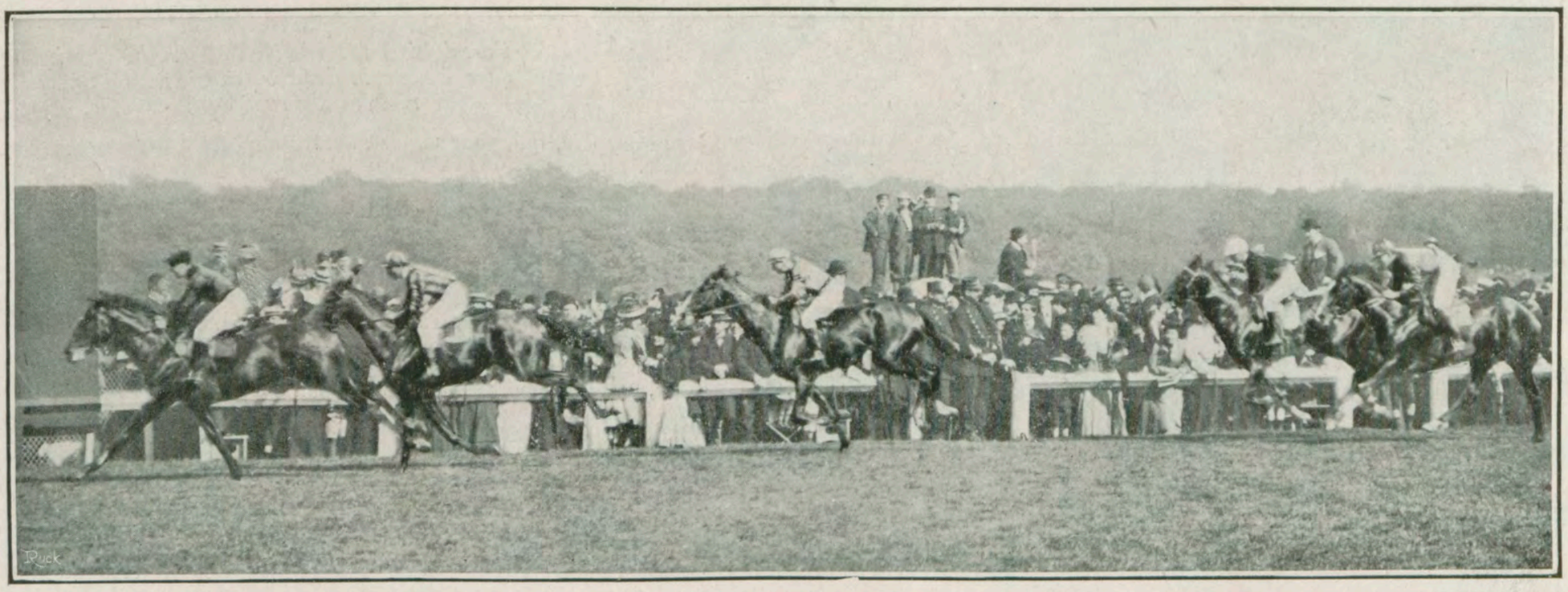
Conquistador Oranger Kenilworth Cachou Beach Holbein Litoun Varney Valda

Un passage du Prix Lupin (Longchamp, 40 000 francs, 2.000 mètres, 17 mai.)

Oranger et Conquistador ont mené devant Kenilworth et Cachou. Dans la descente, Conquistador s'échappait. Avant la ligne droite, Cachou et Kenilworth l'attaquaient, et Kenilworth passait après une courte lutte.

rosses, on avait voulu voir une chance dans le Grand Prix. Sous prétexte aussi que, dans le Prix Lupin, une collection de modestes performers — cette pauvre Valda, qui n'en peut mais, étant mise à part — a été nettement réglée par Holbein : cet Holbein peut être, d'ailleurs, raissaient trop lourds neuf jours plus tôt. J'indique gratuitement cet heureux moyen aux propriétaires dont les couleurs ne remportent point les succès qu'ils escomptent. Espérons qu'il leur réussira. C'est la grâce que je leur souhaite.

René Riondet.



Holbein Kenilworth Varney Conquistador Litoun

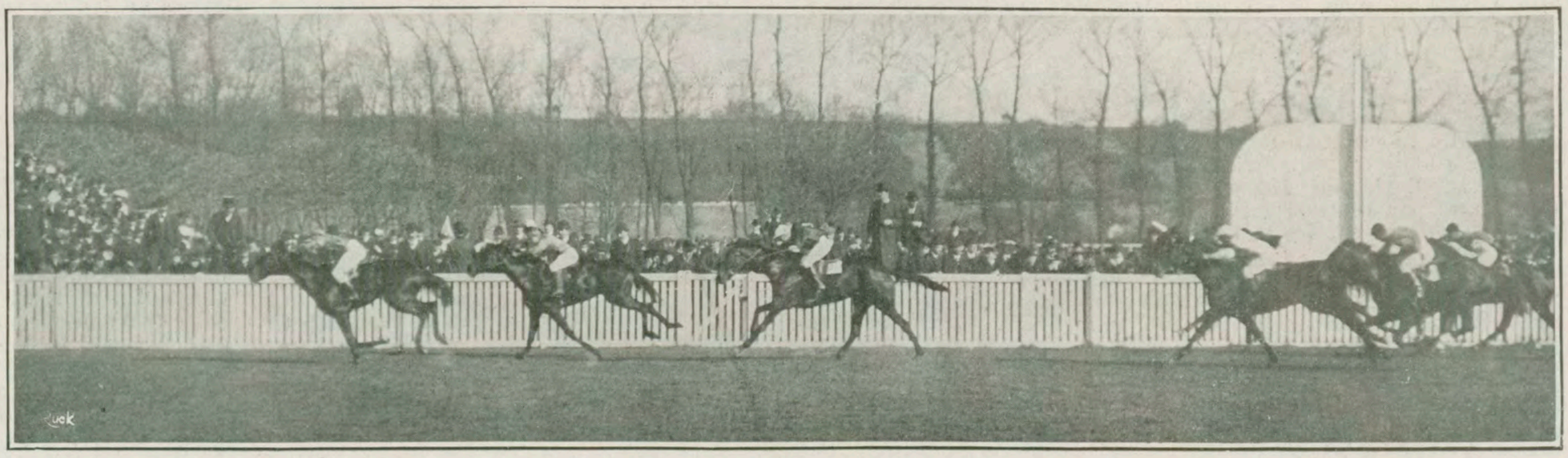
L'arrivée du Prix Lupin.

Au pavillon, Holbein, au vicomte d'Harcourt (Hobbs), surgissait au dehors et s'assurait l'avantage pour l'emporter facilement, quoique de trois quarts de longueur seulement, sur Kenilworth. Varney était troisième, à une longueur.

AVANT LE PRIX DE DIANE

Par BOIARD

Quatre juments se détachent parmi les nombreuses inscriptions : Foresight, Médéah, Sauge Pourprée et Valda
Les autres ont une chance, puisqu'elles prennent part à la course



Scarlet Baïram Cabane Oméga Cocasse La Guécha Jess

A 200 mètres de l'arrivée, dans le Prix Pénélope (2 000 mètres, Maisons-Laffitte, 16 avril).

Scarlet, qui est jugée inférieure à sa compagne d'écurie, Sauge Pourprée, gagna l'épreuve, par une longueur et demie devant Baïram; Cabane se plaça troisième, à une encolure, tandis que Faunillane vint de très loin, pour se classer quatrième, à une longueur et demie.

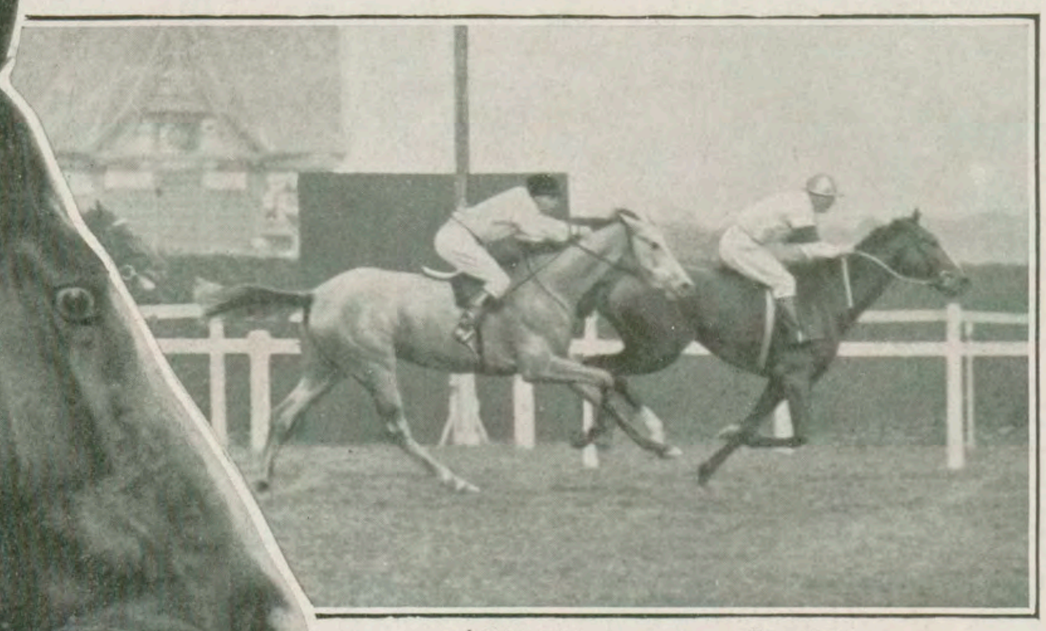
Il est bien difficile, lorsqu'on se risque à parler des candidates du Prix de Diane, de ne pas se laisser influencer par l'ancienne légende, prétendant qu'un mauvais sort s'attache aux favorites de cette épreuve. Bien que Saint Astra ait pleinement justifié cette croyance en 1907, les victoires de Kizil Kourgan, de la Camargo et de Semendria sont venues infirmer la règle en ces dernières années. Ces exemples doivent nous inciter à nous en tenir à l'étude des performances publiques; je serais, d'ailleurs, bien coupable de ne pas garder mon sang-froid, car, à l'heure où j'écris ces lignes, alors qu'aucune liste des partants ne peut être établie et que les forfaits ne sont pas déclarés, les fameux tuyaux de Chantilly ou de Maisons Laffitte ne sont pas encore déchaînés.

Après la clôture de la campagne des deux ans, on s'imaginait que le Prix de Diane serait l'une des épreuves capitales de l'année: en effet, les femelles avaient affirmé nettement leur supériorité sur les mâles. Cette situation ne s'est pas maintenue à trois ans, par le fait des progrès réels effectués par certains poulains. Il n'en reste pas moins que le criterium des pouliches donnera lieu à une course très intéressante; car nous y verrons trancher une question de suprématie qu'il est difficile de préjuger à l'heure actuelle.

Sauge Pourprée.

Sauge Pourprée, par Perth et Médéola, au Comte Le Marois.

Au premier coup d'œil, quatre pouliches se détachent de leurs congénères: Sauge Pourprée, Valda, Médéah et Foresight. Sauge Pourprée et Valda seront les seules représentantes du fameux quatuor de l'an dernier, Halima et Princess Margaret n'étant pas engagées dans le Prix de Diane. Elles restent inséparables sur leur forme de trois ans, comme elles l'étaient déjà sur leur forme de deux ans. L'échec de Valda, lors de sa rentrée dans le Prix de Fontainebleau, avait semblé assurer l'avantage



La Bombe Foresight

L'arrivée du Prix Semendria (2.100 mètres, Saint-Cloud, 4 mai).

Foresight, à M. W. K. Vanderbilt, venait attaquer Sedge Moor à la distance, la passait et résistait au rush de La Bombe.

à Sauge Pourprée, qui, pour sa part, avait remporté brillamment le Prix Citronelle. Le résultat de la Poule des Pouliches est venu nous rappeler à la réalité et donner la chair de poule (c'était de circonstance) aux partisans nombreux et convaincus de Sauge Pourprée.

A prendre pour exacte la performance d'Amande, dans la Poule, à une demi-longueur de Valda, Foresight barrerait nettement Sauge Pourprée et Valda; car, dans le Prix La Rochette, sur une distance plus concluante, elle a battu cette même Amande de cinq longueurs. Enfin, à prendre pour exactes les rencontres entre Médéah et Foresight, celle-ci serait barrée par celle-là, qui l'a battue à deux reprises différentes. au Tremblay d'une encolure à poids égal, à Longchamp d'une demi-longueur, en lui rendant six livres. Médéah a d'ailleurs remporté quatre victoires dans ses quatre sorties de l'année : c'est dire qu'elle possède des titres excellents. Seulement, elle n'a pas reparu depuis le 26 avril; tandis que Foresight, depuis cette date, a gagné le Prix Semendria, s'est placée seconde, à une tête de Gigolo II, dans le Prix Daru, et s'est adjugé le Prix La Rochette dans un style impressionnant. C'est une bête courageuse et résistante, qui a dû accomplir des progrès sensibles dans ces dernières semaines. Si elle ne se ressent pas de ces efforts répétés, je serais tenté de lui donner la préférence sur Médéah elle-même. Je reproche, en effet, à Sauge Pourprée, jument très dure à conduire, d'être privée de la monte d'O'Connor ou de Stern, qui lui convenait spécialement; quant à Valda, je l'élimine à regret à cause de sa monte probable.

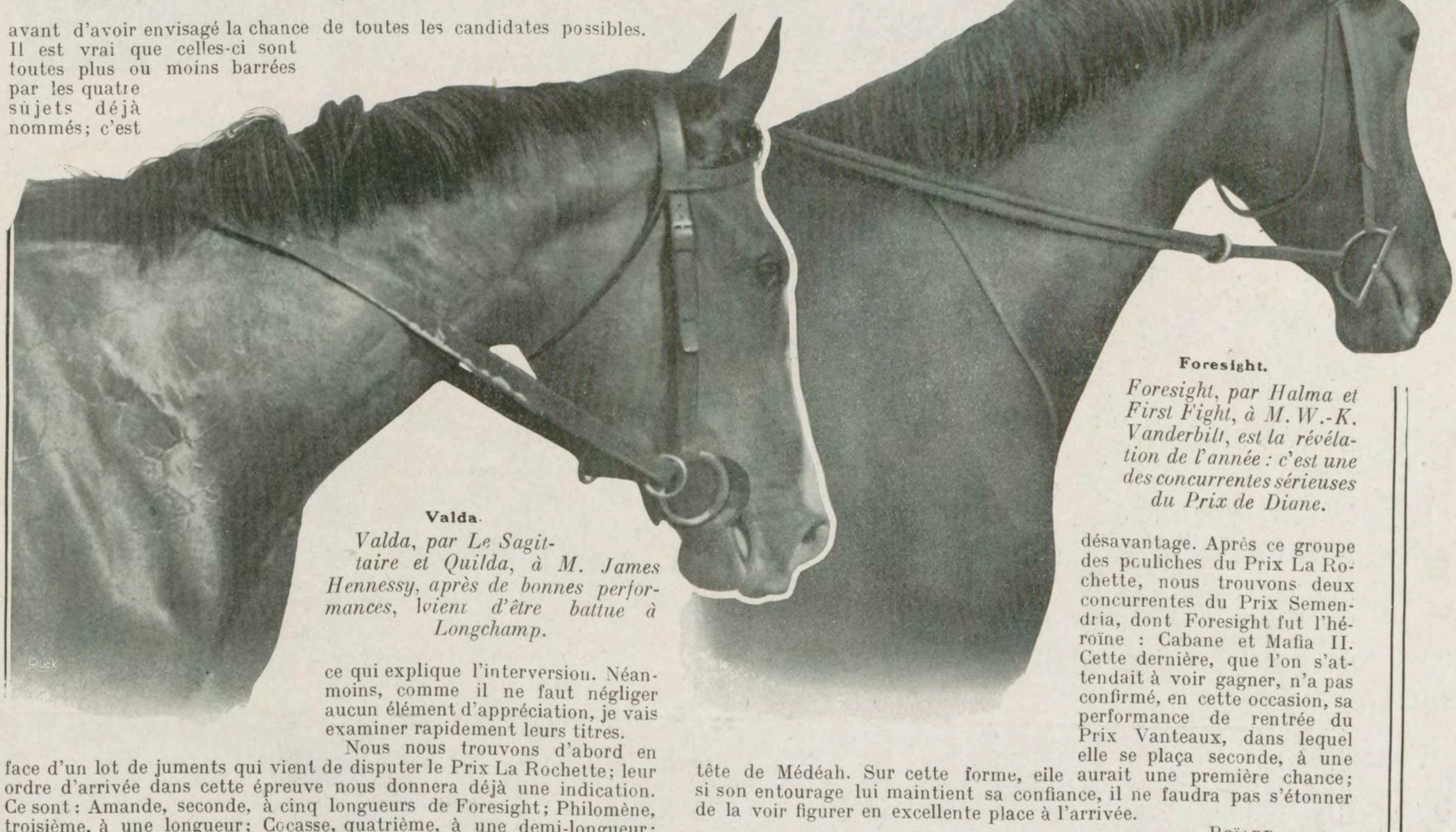
Je m'aperçois que j'ai mis la charrue avant les bœufs; je conclus

Val Suzon Montavalle Gourbi Sebénico Sedge Moor Massa Kenilworth Faunillane Amande

Un passage du Prix Noailles (2.400 mètres).

L'épreuve fut gagnée par Souvigny; Montavalle second à une encolure; Faunillane, troisième au même intervalle. Parmi les non placés, Amande et Sedge Moor : mais la position de cette dernière au bas de la descente montre combien fut honorable sa course de début.

avant d'avoir envisagé la chance de toutes les candidates possibles. Il est vrai que celles-ci sont toutes plus ou moins barrées par les quatre sujets déjà nommés; c'est ce qui explique l'interversion. Néanmoins, comme il ne faut négliger aucun élément d'appréciation, je vais examiner rapidement leurs titres.



Valda.

Valda, par Le Sagittaire et Quilda, à M. James Hennessy, après de bonnes performances, vient d'être battue à Longchamp.

Foresight.

Foresight, par Halma et First Fight, à M. W.-K. Vanderbilt, est la révélation de l'année : c'est une des concurrentes sérieuses du Prix de Diane.

Nous nous trouvons d'abord en face d'un lot de juments qui vient de disputer le Prix La Rochette; leur ordre d'arrivée dans cette épreuve nous donnera déjà une indication. Ce sont : Amande, seconde, à cinq longueurs de Foresight; Philomène, troisième, à une longueur; Cocasse, quatrième, à une demi-longueur; Faunillane, cinquième, et Conny, non placée.

Amande, poursuivie, depuis le jour de ses débuts, par une renommée qu'elle tarde bien à justifier, avait fourni une course excellente dans la Poule; comme elle finissait très fort sur 1.600 mètres, on espérait la voir se mieux comporter sur 2.200 mètres : ce fut le contraire qui arriva. On peut dire toutefois à sa décharge qu'elle a peut-être été montée avec trop de confiance. Philomène et Cocasse ont beaucoup progressé depuis le jour de leur rentrée. Quant à Conny, elle s'est amusée à faire le train, alors que la tactique opposée lui avait si bien réussi trois jours avant. La chance de Faunillane mérite considération : on ne doit pas oublier sa performance du Prix Noailles, alors qu'elle se plaçait troisième, à une encolure de Montavalle, second lui-même, à une encolure de Souvigny. C'est une pouliche très résistante, qui s'accommode d'une course dure; on peut regretter pour elle que le parcours de Chantilly ne soit pas plus long, et il faudrait bien des conditions de terrain et d'allure pour compenser ce désavantage. Après ce groupe des pouliches du Prix La Rochette, nous trouvons deux concurrentes du Prix Semendria, dont Foresight fut l'héroïne : Cabane et Mafia II. Cette dernière, que l'on s'attendait à voir gagner, n'a pas confirmé, en cette occasion, sa performance de rentrée du Prix Vanteaux, dans lequel elle se plaça seconde, à une tête de Médéah. Sur cette forme, elle aurait une première chance; si son entourage lui maintient sa confiance, il ne faudra pas s'étonner de la voir figurer en excellente place à l'arrivée.

BOÏARD.

Sauge Pourprée Valda Amande Omega

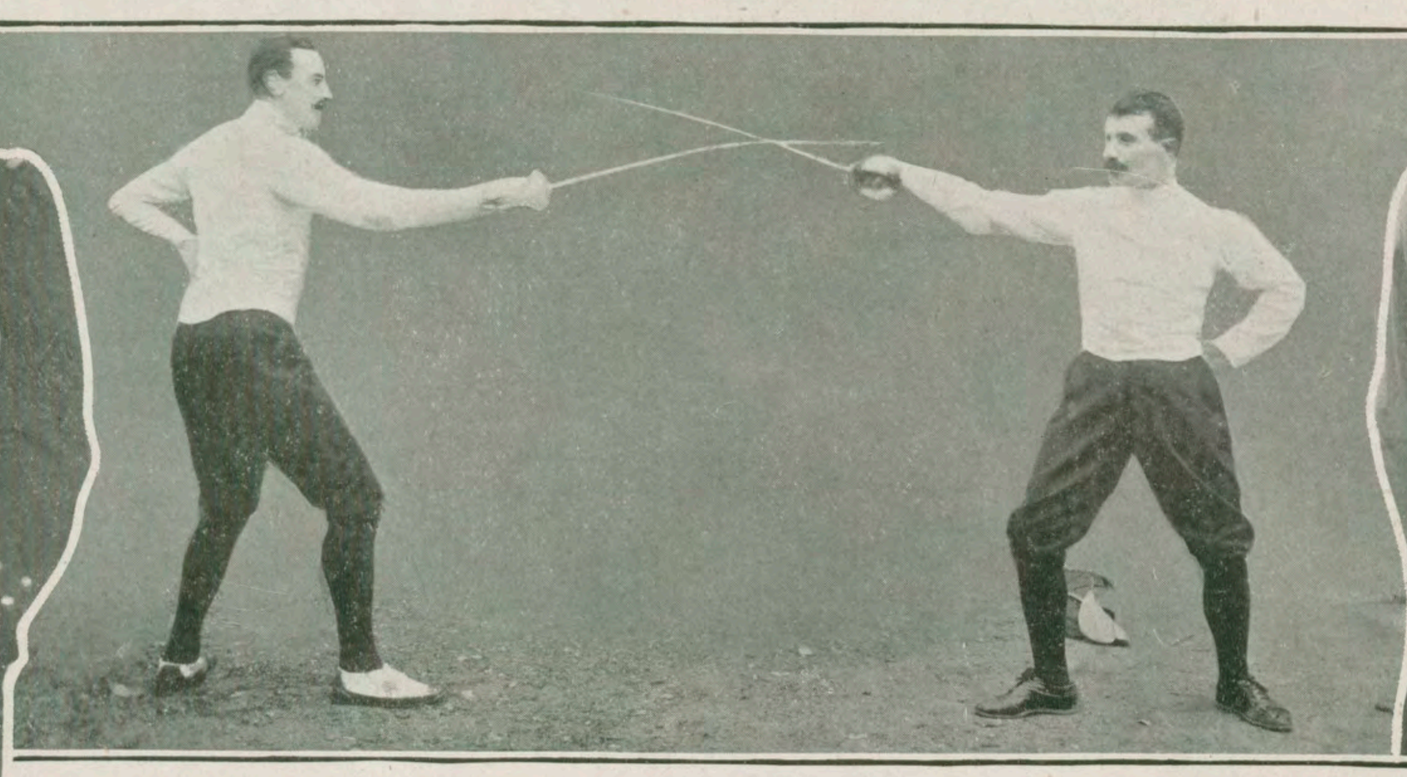
L'arrivée de la Poule d'Essai des Pouliches (1.600 mètres).

Alors que Valda s'était détachée comme une gagnante, Sauge Pourprée est venue la rejoindre à deux cents mètres du poteau. Mais Stern a été obligé de recourir aux grands moyens pour triompher d'une demi longueur. Amande, bonne troisième à une demi longueur.

LA GRANDE SEMAINE MILITAIRE

Les Championnats militaires des armes de combat viennent d'être disputés aux Tuileries

Le lieutenant Gabet.
Le lieutenant de réserve Gabet, vainqueur du Championnat des officiers de France, pistolet.



Finale des officiers (sabre.)
Le lieutenant Perrodon, à gauche, gagnant du Championnat de sabre (officiers), devant le lieutenant de Lesseps, à droite.

Le lieutenant Perrodon.
Du 25e dragons, champion des officiers de France au revolver.

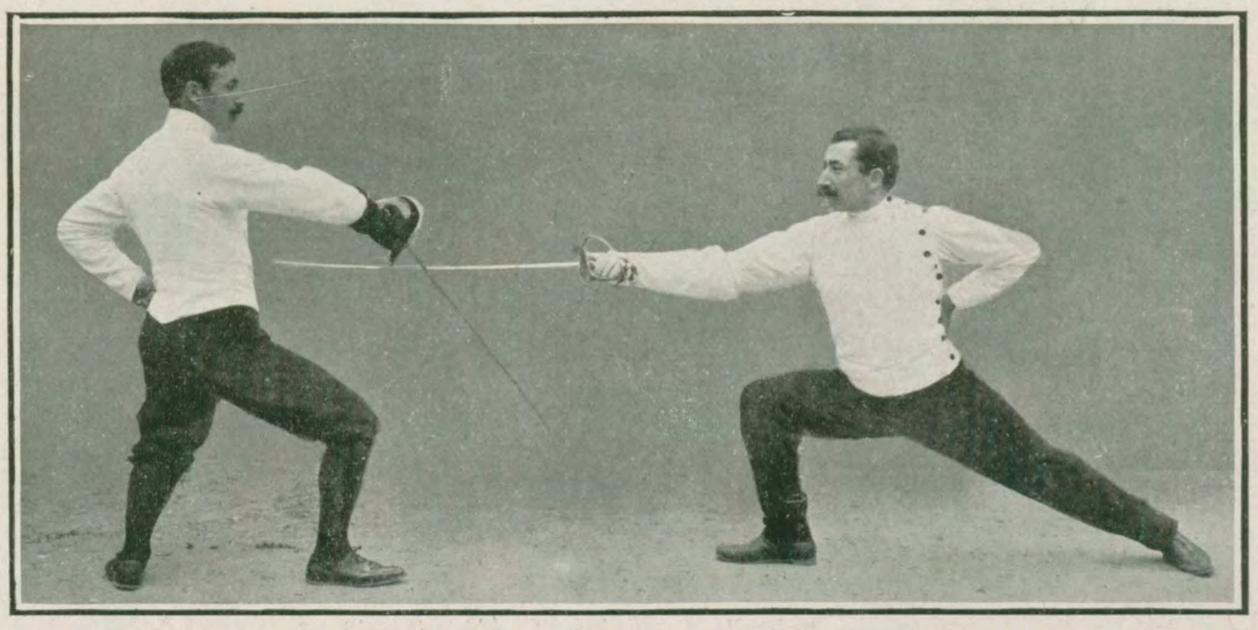
Le grand tournoi militaire des armes de combat, organisé du 6 au 15 mai, aux Tuileries, n'a peut-être pas connu la volupté d'attirer une foule élégante et profane, mais a eu l'avantage, tout au moins, d'avoir comme spectateurs des sportsmen connaisseurs.

Les principaux lauréats ont été le lieutenant Corbé, champion d'épée (officiers); le lieutenant Gabet, champion de pistolet (officiers); l'adjudant Delibes, champion de sabre (maîtres d'armes).

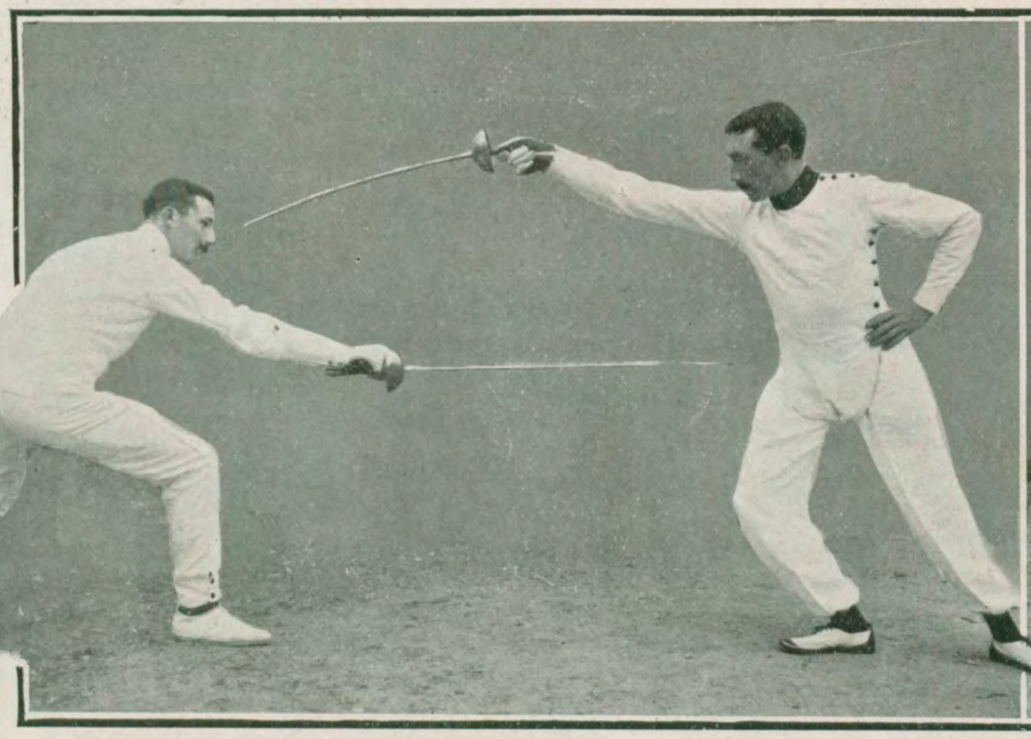
Le lieutenant Perrodon, du 25e dragons, a remporté un beau succès en gagnant, à trois jours d'intervalle, le championnat de sabre des officiers et le championnat au revolver.

Le succès sportif de cette solennité fut grand, et eut un vif retentissement dans le monde des armes. Mais M. Georges Breittmayer veut faire mieux encore en 1909. Et le Comité a décidé de créer la Coupe Militaire Internationale d'Epée pour officiers belges, hollandais et français en activité de service et par équipes de trois tireurs.

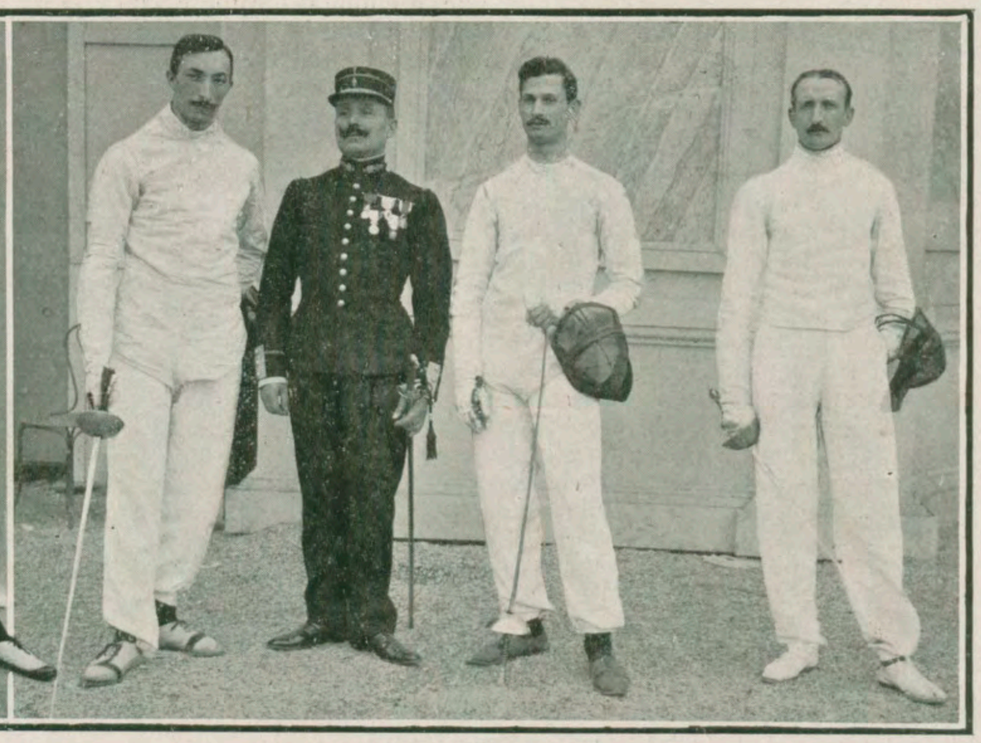
M.



Finale des maîtres d'armes (sabre).
A droite, l'adjudant Delibes (Ecole de Fontainebleau), vainqueur du Championnat de sabre (maîtres d'armes) devant le maréchal de logis Beaurenault, à gauche.



Finale des officiers (épée).
Le lieutenant Corbé, du 117e d'infanterie, à gauche, vainqueur du lieutenant Chapuis, du 119e d'infanterie, à droite.



L'équipe de l'Ecole de Guerre.
De gauche à droite : les lieutenants Daille, Baudouin et Herscher, vainqueurs du Championnat d'épée par équipes (officiers).

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*, Paris, H.-L. Motti. *Le Gérant :* CAMILLE LECESTRE.